Skrzydlata POLSKA

NR 10 (400) • 4. III. 1959 • CENA 2 zł.

Ten numer jest już z kolei

400

Filmy o ludziach przestworzy

Zdjęcia na tej stronie pochodzą z filmów lotniczych, które wchodzą obecnie na nasze ekrany, były lub już są wyświetlane. Zdjęcie wyżej: Scena z filmu francuskiego „Bezkresne horyzonty", „Filmy o ludziach przestworzy", patrz str. 10—11.

Echa

Co tydzień w środę, jako stały i wieloletni współpracownik „Skrzydlatej", zjawiam się w redakcji i przynoszę „echa". Redaktor naczelny ustalonym już zwyczajem częstuje mnie wtedy kawą i ucinamy sobie wówczas krótką pogawędkę na tzw. tematy aktualne w lotnictwie. Muszę przyznać, że środa „weszła mi już w krew", a i redakcja — zdaje się — przyzwyczaiła się również do mnie. Tym razem jednak redaktor po przeczytaniu maszynopisu zżymał się i mówi:

— Ma pan przecież pisać na tematy aktualne, a to co jest?

— Jak to? — mówię. Czy plenarne posiedzenie Zarządu Głównego APRL, narada wyszkoleniowa na Gocławiu, zmiana na stanowisku dyrektora naczelnego „LOT-u" czy wzrost aktywności Klubu Sprawozdawców Lotniczych przy SDP nie są obecnie sprawami najbardziej aktualnymi?

— No tak — przyznaje redaktor — ale widzi pan, w tym numerze trzeba napisać koniecznie coś o jubileuszu „Skrzydlatej". Przecież to 400-ny z kolei numer!

Ucieszyłem się. „To będzie — myślę — jakaś lampka wina, jakiś mały obchodzik". Redaktor jednak, jakby wyczuwając moje myśli, dodał:

— Jubileuszu tego wprawdzie nie obchodzimy, nie ma po prostu czasu, poczekamy raczej na piętnastolecie pisma, które przypada w maju przyszłego roku, niemniej jednak o tych 400-tu numerach „Skrzydlatej" trzeba coś napisać.

Słusznie. Trzeba. Ale co?

— Panie redaktorze! A może tak, z tej okazji mały wywiadzik dla Czytelników „Ech"? Przecież na gorąco nic innego nie wykombinuję?

Zgodził się! Więc pytam:

— Jak układa się współpraca redakcji z instytucjami lotniczymi?

— Różnie bywa. I dobrze i źle. Zależy to chyba od pory roku. Ostatnio co prawda sytuacja się ustabilizowała. Zyskaliśmy niedawno cenną pomoc i współpracę ze strony Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK. Z Aeroklubem PRL łączyły nas zawsze trwałe więzy i współpraca jest jak najbardziej ścisła. Trzeba stwierdzić również, że poprawiła się znacznie współpraca z LOT-em, który w minionych latach rzadko kiedy nas widział. Najlepszym tego przykładem jest zaproszenie redakcji w grudniu ubr., po raz pierwszy od 14-tu lat, na lot inauguracyjny z okazji otwarcia przez AUA linii Wiedeń — Warszawa.

— Co redakcja szykuje nowego w tym roku?

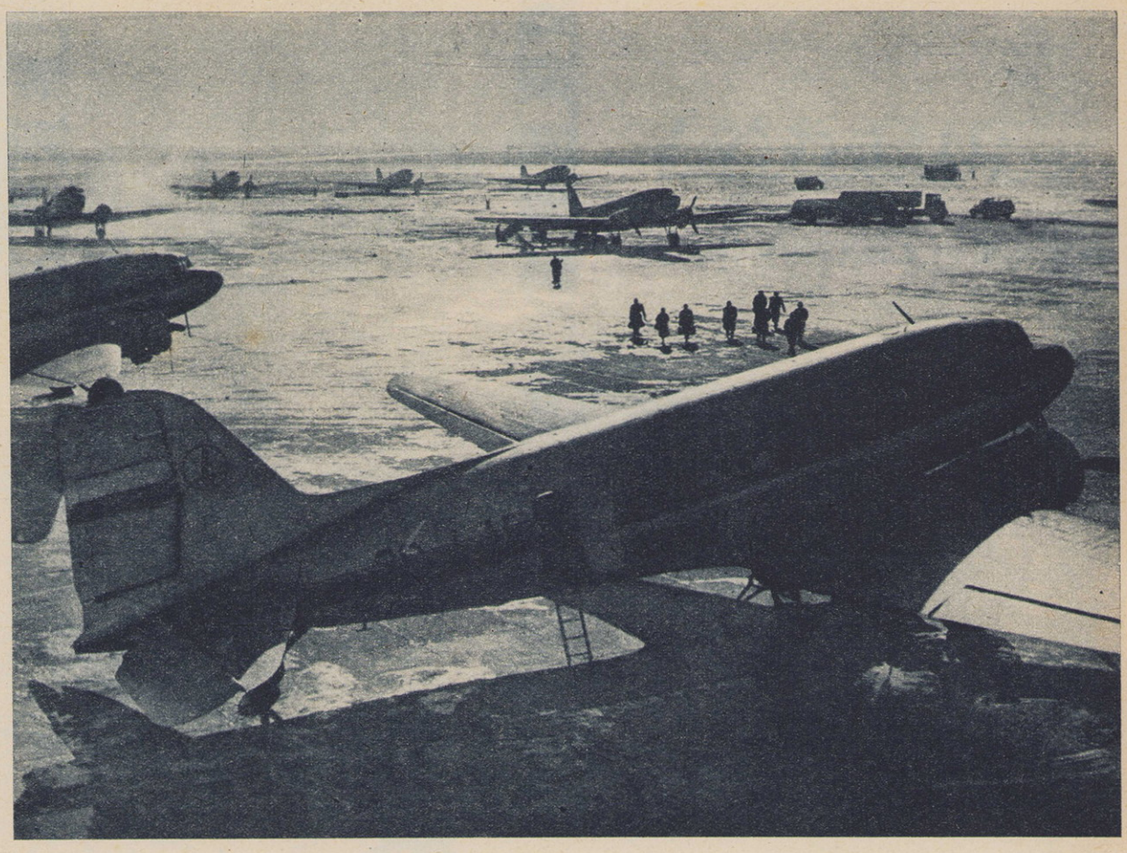
— Nowe są przede wszystkim wkładki, które mają wypełnić częściowo tzw. lukę. Wychodzimy poza tym z Biblioteczką „Skrzydlatej". Pierwsze pozycje z tego cyklu — „Przegląd samolotów bombowych" Pawła Elszteina — powinna się już ukazać najdalej za miesiąc. W przygotowaniu są dalsze pozycje, m. in. „Przegląd samolotów myśliwskich" — Wojciechowskiego. Mamy też zamiar wydać z okazji Święta Odrodzenia znacznie powiększony numer specjalny o charakterze encyklopedycznym pt. „15 lat Lotnictwa PRL".

— Jakie więc, z okazji tego nieobchodzonego jubileuszu, macie życzenia?

— Redagować pismo na takim poziomie, aby Czytelnicy mieli do „Skrzydlatej" jak najmniej pretensji.

Czego miłym Czytelnikom, redakcji, a także sobie samemu życzy z okazji 400 numeru jedynego (nie tylko u nas, ale w całym obozie pokoju), ilustrowanego tygodnika lotniczego.

IKARUS



Na Okęciu

Foto: J. Baranowski

Dlaczego właśnie mewki?

Z takim zapytaniem zwróciła się do redakcji jedna z naszych Czytelniczek, prosząc o wyjaśnienie dlaczego motywem międzynarodowej odznaki szybowcowej jest stylizowany rysunek mewy, a nie innego ptaka, podczas gdy na przykład emblematem Polskich Linii Lotniczych „Lot" jest stylizowany żuraw, zaś odznaka pilota wojskowego oparta jest na figurze orła.

W sprawach tych nie ma jakiejś stałej, powszechnie obowiązującej zasady. Wszelkiego rodzaju odznaki, godła, emblematy, w tej liczbie więc i odznaki lotnicze, powstawały i powstają przeważnie w drodze konkursów. Uczestniczący w takich konkursach autorzy projektów wysilają oczywiście cały swój kunszt, pomysłowość i umiejętności artystyczne, aby proponowana przez nich odznaka była nie tylko ładna, lecz także żeby tematycznie była jak najbardziej powiązana z dziedziną, której ma być symbolem. Jest więc rzeczą artystów grafików i ich fantazji twórczej wybór motywów odznaki, która później po rozstrzygnięciu konkursu zostaje zatwierdzona jako obowiązująca.

Międzynarodowa odznaka szybowcowa została ustanowiona około 1930 roku. Nie znamy nazwiska jej autora, lecz trzeba stwierdzić, że projekt udał mu się wyśmienicie. Jest ładna, dekoracyjna, a jej symbolika aż nadto oczywista. Wybór wizerunku mewy, jako głównego motywu odznaki, wydaje się przy tym jak najbardziej trafny, jakiż bowiem inny ptak może się poszczycić tak piękną sylwetką w locie jak właśnie mewa? A zgodzą się chyba wszyscy, że i szybowcowi nie jest w stanie dorównać żaden inny statek powietrzny w szlachetności linii i w majestatycznym dostojeństwie jego lotu.

Można oczywiście wielorako interpretować symbolikę różnych odznak, ale wydaje się, że na przykład autorowi odznaki PLL „Lot", który umieścił w niej stylizowaną sylwetkę żurawia, chodziło chyba o zaakcentowanie długodystansowych przelotów, tak właściwych dla lotniczych linii komunikacyjnych. I stąd właśnie żuraw, ptak wędrowny, odbywający co roku swe odległe przeloty do ciepłych krajów. A może chodziło też jednocześnie o akcent pewności, bezpieczeństwa, czyli w sumie czujności, której symbolem z dawien dawna jest właśnie żuraw?

Popularna „gapa" — odznaka pilota wojskowego jest wizerunkiem orła. Tutaj chyba nie ma żadnych wątpliwości co do intencji nieżyjącego już dzisiaj artysty-rzeźbiarza Gruberskiego, który w 1919 r. zaprojektował tę odznakę. Orzeł był zawsze symbolem potęgi, odwagi, siły — reprezentuje więc te wszystkie cechy, które powinny być również znamionami pilotów wojsk lotniczych.

Tak więc, jak powiedzieliśmy, nie ma specjalnych reguł dla zastosowania takiego lub innego motywu w odznace, która dopiero powstaje. Reguły takie, jeśli można to tak w ogóle nazwać, tworzy dopiero tradycja odznak i emblematów już istniejących, pod warunkiem, że są one trafne, ładne i zyskały sobie popularność. Dlatego właśnie dzisiaj trudno sobie nawet wyobrazić, że symbolem szybownictwa na przykład mogłaby być sylwetka jakiegokolwiek innego ptaka poza mewą.

Kto jest autorem pierwszej beczki na holu?

W nr 6 (396) „Skrzydlatej" z 14 lutego br. w rubryce „Odrzutowcem po świecie" podano informację o lotach odwróconych na holu, wykonanych w CSR. Jednocześnie przypomniano, że w Polsce kilka lat wcześniej podobnej sztuki (łącznie z kręceniem beczek na holu) dokonał Adam Zientek na „Kaczce".

Choć minęło już parę tygodni od ukazania się wspomnianej notatki, myślę, że nie jest jeszcze za późno na sprostowanie błędnych informacji w niej zawartych.

Nie wiem czy Adam Zientek „kręcił" beczki na holu, ale jeśli nawet to uczynił, to:

po pierwsze — nie jako pierwszy w Polsce,

po drugie — na pewno nie na „Kaczce", bo ta nie wykonywała beczek nawet w locie swobodnym.

Zgodnie z informacjami tygodnika „Skrzydła i Motor" Nr 30 i 31 z r. 1952 pierwsze w Polsce beczki na holu wykonał latem tego roku pil. inż. Andrzej Abłamowicz w Bielsku na szybowcu „Jastrząb". Z innych informacji na ten temat wiadomo, że samolot holujący typu „Kadet" pilotował Ryszard Kosioł. Pil. Abłamowicz demonstrował następnie beczki na holu podczas pokazów lotniczych w czasie Zlotu Młodzieży w Warszawie, 20 lipca 1952 r. Beczkę wykonywał wtedy zresztą także i samolot holujący pilotowany przez Józefa Lutego. O ile wiem, drugim po Abłamowiczu pilotem, który kręcił beczki na holu był kpt. Wiktor Pełka.

Polskie beczki na holu nie były pierwszymi w świecie. Jeszcze przed ostatnią wojną wykonywano je kilkakrotnie we Francji. Niestety, w czasie pokazu na małej wysokości pilot szybowca kręcącego beczkę uległ śmiertelnemu wypadkowi. Tę wiadomość podaję tylko dlatego żeby wykazać, że wielokrotnie pomyślne wykonywanie beczek na holu przez polskich pilotów wcale nie było osiągnięciem bagatelnym. Tym bardziej niezrozumiała jest krótka pamięć o autorach tego osiągnięcia.

RYSZARD JÓZEFOWICZ — Warszawa

Foto: CAF

ZIMOWE ĆWICZENIA WOJSK RADZIECKICH

W zimowych ćwiczeniach taktycznych Armii Radzieckiej wykorzystywane są transportowe wieloosobowe śmigłowce. Na zdjęciu lądowanie na tyłach „przeciwnika" — desant powietrzny rusza do „natarcia".

Amerykanie zamierzają podjąć próby wystrzelenia satelitów Ziemi i Wenus

AMERYKAŃSKIE siły lotnicze zamierzają przeprowadzić dwie próby wystrzelenia sztucznego satelity planety Wenus. Próby te mają być przeprowadzone w czerwcu, kiedy Ziemna i Wenus znajdą się w najdogodniejszym wobec siebie położeniu. Do prób mają być użyte rakiety „Thor-Able".

Prawdopodobnie zostanie także wystrzelony sztuczny satelita Ziemi z czterema myszkami. Do grzbietu myszek uczeni amerykańscy zamierzają przywiązać coś w rodzaju maleńkich plecaków z aparaturą rejestrującą i przekazującą tętno serca doświadczalnych zwierzątek na stosunkowo silne nadajniki radiowe, a za ich pośrednictwem — na Ziemię.

Wystrzelenie amerykańskiego „sputnika" z myszami może nastąpić w niedługim czasie. Wspomniany sztuczny satelita wyrzucony zostanie prawdopodobnie z bazy lotniczej Vandenberg w Kalifornii.

Wojska Lotnicze i OPL OK wybudują szkołę - internat

DO budowy tysiąca szkół na Tysiąclecie Państwa Polskiego włączyły się również Wojska Lotnicze i OPL OK. Utworzono już Komitet Społeczny Funduszu Budowy Szkół, który będzie kierował całokształtem prac przygotowawczych. Wojska Lotnicze i OPL OK, jak postanowiono, wybudują nowoczesną szkołę-internat. Ma ona być równocześnie pomnikiem dla uczczenia poległych na wojnie lotników a podwoje szkoły-internatu będą otwarte przede wszystkim dla osieroconej przez nich młodzieży.

Przewiduje się, że szkoła powstanie gdzieś na peryferiach Warszawy, w zalesionym terenie nad Wisłą. Umożliwiłoby to szybkie połączenie ze Śródmieściem, a także korzystanie przez młodzież ze stołecznych ośrodków kulturalnych i obiektów sportowych.

Całoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej Polski" przedłużone

DECYZJĄ Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL termin rozegrania V Szybowcowych Mistrzostw Polski został przesunięty i ustalony ostatecznie **na 7—8 czerwca 1959 r.**

W związku z tym Komisja CZS postanowiła przedłużyć czas trwania V Całorocznych Zawodów do dnia **24 maja (niedziela)** *włącznie. (Poprzedni termin zamknięcia zawodów — 17. V.).*

Przypominamy, że w ślad za telefonicznym meldunkiem o wyczynie, dokonanym w ostatnich dniach zawodów, należy w możliwie krótkim czasie przesłać obowiązującą dokumentację. (ark)

Jeśli chcesz

regularnie otrzymywać wszystkie numery

„SKRZYDLATEJ POLSKI"

to **p a m i ę t a j** o odnowieniu prenumeraty naszego pisma na II kwartał bieżącego roku. Zamówienia na prenumeratę przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe i listonosze do dnia 15 marca br.

PRZED OGÓLNOPOLSKĄ WYSTAWĄ MODELARSKĄ

JAK już informowaliśmy naszych Czytelników, redakcja miesięcznika „Horyzonty Techniki dla Dzieci" wraz z Warszawskim Muzeum Techniki przy współudziale „Skrzydlatej Polski" ogłosiła wielki konkurs modelarski z dowolnych specjalności — w tym również z dziedziny modelarstwa lotniczego.

Tym wszystkim Czytelnikom-modelarzom, którzy pragną wysłać swe prace na konkurs przypomnieć trzeba, że **ostateczny termin składania modeli upływa z dniem 1-go kwietnia bieżącego roku.** Wystawa najlepszych prac zostanie otwarta około 15 kwietnia i trwać będzie dwa miesiące zapoznając społeczeństwo z pracami konstruktorów-amatorów.

W dniu 23 lutego organizatorzy zwołali konferencję prasową, na której poinformowano zebranych o poczynionych przygotowaniach. Konkursowi patronuje minister Oświaty, w akcji weźmie udział szereg wybitnych fachowców nie tylko z Muzeum Techniki, ale i szerokiego grona pedagogów i naukowców. Dyrektor Muzeum Ługowski zapewnił wystawie modelarskiej wraz ze sztabem swoich współpracowników jak najdalej idącą pomoc.

Redaktorzy z „Horyzontów" poinformowali iż do dnia konferencji zgłoszono 250 prac indywidualnych. Poza tym 100 eksponatów prześle Pałac Młodzieży w Warszawie, 60 Pałac w Gliwicach i 80 Pałac w Katowicach. Przewiduje się około 400 eksponatów konkursu. (Trudno obecnie podać jaki będzie tu procent prac lotniczych). Najlepsze prace ocenione przez grono jurorów nagrodzone zostaną cennymi nagrodami przedmiotowymi (między innymi motorowerem) ufundowanymi przez szereg instytucji państwowych i społecznych. Wszyscy biorący udział w konkursie otrzymają ponadto pamiątkowe karty uczestnictwa, a wyróżnieni dyplomy.

Intencją organizatorów jest, by konkurs zapoczątkowany w roku bieżącym stał się tradycyjnym przeglądem dorobku modelarskiego w każdym roku, by jak najwięcej osób, a szczególnie dzieci i młodzieży mogło realizować swoje pomysły techniczne, usprawniając je coraz bardziej, by jak najszybciej wejść do wielkiej rodziny twórców nowoczesnej techniki.

Wierzymy, iż zarówno wśród uczestników tegorocznego konkursu, jak i w następnych nie zabraknie entuzjastów lotnictwa, tych którzy być może wytyczą swoimi pracami nowe drogi technice lotniczej.

Przypomnieć trzeba jeszcze na zakończenie, że gotowe prace przesyłać trzeba na adres **Muzeum Techniki — Warszawa, Pałac Kultury i Nauki.**

(P. E.)

Z obrad Plenum ZG Aeroklubu PRL

TERMIN WALNEGO ZGROMADZENIA PRZESUNIĘTY

PLENUM Zarządu Głównego Aeroklubu PRL rozpatrywało na posiedzeniu w dniu 23 lutego br. między innymi sprawę Walnego Zgromadzenia Aeroklubu PRL, którego data była wstępnie ustalona na dzień 15 marca br.

Z uwagi na zbieżność tej daty z terminem III Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, Plenum Zarządu Głównego Aeroklubu PRL postanowiło przesunąć zwołanie Walnego Zgromadzenia Sprawozdawczego **na dzień 22 kwietnia br.**

Ponieważ tematem obrad tego zgromadzenia ma być między innymi powzięcie uchwały w sprawie przedłużenia kadencji zarządów aeroklubów regionalnych do lat dwóch i wprowadzenie do statutu odpowiedniej poprawki w tym przedmiocie, utrzymane zostało w mocy wcześniejsze zalecenie Prezydium Aeroklubu PRL o nieprzeprowadzaniu w aeroklubach regionalnych wyborów nowych władz do czasu rozstrzygnięcia sprawy kadencji przez walne zgromadzenie APRL. Zalecenie to nie wyklucza jednak bynajmniej możliwości odbycia w aeroklubach regionalnych walnych zgromadzeń sprawozdawczych, które mogą jednocześnie dokonać wyboru delegatów (po trzech z każdego klubu) na Walne Zgromadzenie APRL. Szereg aeroklubów regionalnych przeprowadziło już tego rodzaju walne zgromadzenia sprawozdawcze, a do czasu Walnego Zgromadzenia APRL, czyli do dnia 22 kwietnia br. powinny w miarę możliwości przeprowadzić na swoim terenie doroczne zgromadzenia sprawozdawcze wszystkie pozostałe aerokluby regionalne.

W związku z zamiarem przedłużenia kadencji zarządów aeroklubów regionalnych niektóre, zainteresowane aerokluby mają wątpliwości, czy istnieje możność przeprowadzenia wyborów nowych władz aeroklubów, gdy zachodzą po temu istotne powody. Wyjaśniając tę sprawę Plenum Zarządu Głównego Aeroklubu PRL zwróciło uwagę na obowiązujące w tej mierze postanowienia statutowe, które niezależnie od czasokresu kadencji zezwalają w trakcie jej trwania przeprowadzić drogą wyborów zmianę zarządu, jeśli zaistnieją poważne przyczyny konieczności takiej zmiany. Nadzwyczajne walne zgromadzenie wyborcze aeroklubu może być bowiem zwołane na wniosek albo samego zarządu, albo komisji rewizyjnej aeroklubu, albo na wniosek co najmniej 1/5 ogólnej liczby członków klubu, zgłoszony pisemnie do władz klubu. Mówi o tym statut aeroklubu regionalnego w paragrafie 10, punkt 4.

Nie ma zatem żadnych obaw o to, aby w przypadku gdyby zarząd jakiegoś klubu pracował źle lub wcale nie pracował, nie można było wybrać nowego zarządu dlatego tylko, że przedłużona ma być kadencja. W takich szczególnych przypadkach, o ile w ogóle istnieją, można by oczywiście żądać wyborów nowych władz klubu nawet przed terminem Walnego Zgromadzenia Aeroklubu PRL.

We Włocławku powstanie Aeroklub

PRZED dwoma laty we Włocławku zawiązany został społeczny komitet budowy hangaru i lotniska, a zarazem komitet organizacyjny Aeroklubu Włocławskiego. W skład komitetu weszli liczni miejscowi entuzjaści i działacze lotnictwa sportowego z przedstawicielami lokalnych władz terenowych i ojcami miasta na czele.

W ostatnim okresie swojej pracy komitet ten, w zakresie działalności wyszkoleniowo-lotniczej został potraktowany jako oddział Aeroklubu Pomorskiego we Włocławku. Jednakże całokształt działalności organizatorskiej, obejmującej między innymi pracę propagandową, zakładanie licznych kół lotniczych w szkołach średnich Włocławka i prowadzenie szybowcowych kursów teoretycznych, komitet wykonywał zupełnie samodzielnie, własnymi siłami.

Dwuletni okres wzorowej, godnej ze wszech miar naśladowania pracy tego komitetu, dał zamierzone efekty. Wybudowano mianowicie, **całkowicie z funduszów społecznych,** typowy hangar lotniczy (z obudową), o powierzchni hangarowania 500 m², łącznej wartości ponad 700 000 zł. Hangar ten zostanie oddany do użytku w połowie kwietnia, a w dniu 1 maja br. komitet budowy przekaże go oficjalnie właściwym władzom aeroklubowym. W związku z tym komitet organizacyjny aeroklubu we Włocławku wystąpił do Z. G. Aeroklubu PRL z prośbą o zezwolenie zawiązania samodzielnego Aeroklubu Włocławskiego.

Plenum Zarządu Głównego Aeroklubu PRL na posiedzeniu w dniu 23 lutego br. rozpatrując wniosek w tej sprawie, przedstawiony przez dyrektora i sekretarza generalnego Aeroklubu PRL, **powzięło jednogłośną uchwałę o utworzeniu Aeroklubu Włocławskiego z siedzibą we Włocławku.** Jednocześnie Plenum postanowiło nadać specjalny dyplom Aeroklubu PRL komitetowi budowy hangaru we Włocławku, w uznaniu jego zasług i ofiarnej pracy społecznej na rzecz rozwoju lotnictwa sportowego.

Entuzjastom i działaczom lotniczym Włocławka wyrażamy z tego miejsca serdeczne gratulacje, życząc im dalszych owocnych osiągnięć w pracy własnego aeroklubu.

„333"

Wkrótce wyjdzie z druku książka

Pawła Elszteina

PRZEGLĄD SAMOLOTÓW BOMBOWYCH

Wszyscy zainteresowani tą tematyką znajdą w tej niedużej książce omówienie lotnictwa bombowego w zarysie. Podano w niej rozwój historyczny lotnictwa bombowego od chwili jego powstania do czasów najnowszych. Równocześnie książka zawiera ilustrowany przegląd najbardziej znanych samolotów bombowych z okresu I i II Wojny Światowej. Oprócz tego podane są najnowsze osiągnięcia światowe w tej dziedzinie.

Książka stanowi minimum wiedzy o lotnictwie bombowym dla każdego Czytelnika. Może przy tym służyć za pomoc dla instruktorów i słuchaczy TOPL (Terenowa Obrona Przeciwlotnicza).

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

KOBIETY

„Skrzydlata" rozmawia z mistrzyniami sportu

Minęły już czasy wielkich różnic dzielących kobietę od mężczyzny w wykonywaniu najtrudniejszych zawodów lub wymagających olbrzymiej odwagi, silnego charakteru i dzielności. Minął również okres, kiedy kobieta była cudownym dzieckiem i cokolwiek zrobiła, stawało się przedmiotem największego podziwu i ożywionych dyskusji.

Nic też dziwnego, że dzisiaj obok różnych dziedzin życia społecznego, w którym kobiety zajęły godne siebie miejsca, piękne osiągnięcia uzyskały także w sporcie lotniczym. Dużym bodźcem do tego były w latach trzydziestych sinne wyczyny pilotek, wśród których należy wymienić: Angielkę — Amy Molisson, Amerykanki — Amelię Earhart i Frances Marsalis, Czeszkę — Marię Doubkovą, Francuzki — Maryse Bastie, Helenę Boucher i Maryse Hilsz, Polkę — Wandę Modlibowską oraz lotniczki radzieckie — Olgę Klepikową, Halinę Piasecką i Annę Sziszmarewą.

O tym czy kobieta powinna uprawiać sport lotniczy, a w szczególności zawodniczo, rozstrzygnęła ona sama swą zdecydowaną postawą oraz pięknymi wynikami. Codziennie jesteśmy świadkami nowych kobiecych sukcesów. Kobiety ustanawiają wspaniałe rekordy szybowcowe, dokonują skoków spadochronowych ze stratosfery, latają z szybkością przekraczającą prędkość dźwięku oraz demonstrują precyzyjną akrobację lotniczą budzącą dreszcz emocji wśród tłumów. Zdobywają tytuły mistrzyń sportu, rekordzistek międzynarodowych, mistrzyń świata. Żyjemy więc w epoce, w której kobiety nie tylko przewyższają w wielu przypadkach wyczyny mężczyzn, ale biją wprost fantastyczne rekordy siły woli i wytrzymałości.

Każdy rok przynosi naszemu sportowi lotniczemu nowe osiągnięcia. Do ich uzyskania przyczyniły się również w dużej mierze polskie szybowniczki i spadochroniarki. Począwszy od podstawowego szkolenia, a skończywszy na wyczynach na skalę światową, nasze lotniczki wykazały dobitnie, że ten rodzaj sportu nie jest im obcy. Przeciwnie — udowodniły swoimi wynikami, że stał się on dla nich czymś bardzo drogim, że w tej dziedzinie sportu potrafią dotrzymać kroku mężczyznom.

Piękne sukcesy naszych szybowniczek — Ireny Zabiełło, Wandy Szemplińskiej, Pelagii Majewskiej, Lucyny Bajewskiej, Maksymillany Czmielówny oraz spadochroniarek — Anny Franke, Antoniny Chmielarczyk, Romany Skałuskiej i Marii Wojtkowskiej nie tylko rozsławiły Polskę poza granicami. Co najważniejsze, w wielu przypadkach wysoką klasą uzyskanego rekordu poważnie przewyższają poziom wyczynu lotniczek innych krajów. Jednym słowem — z naszych kobiet w lotnictwie możemy być bardzo dumni. W ich dniu — 8 marca — życzymy im jeszcze wspanialszych osiągnięć. (m)

PELAGIA MAJEWSKA (Łódź)

— Jest Pani jedną z najpopularniejszych lotniczek w Polsce. Ustanowiła Pani szereg wspaniałych rekordów międzynarodowych w szybownictwie. Ciekawi nas w jaki sposób zainteresowała się Pani lotnictwem?

— Stało się to zupełnie niespodziewanie. W czterdziestym ósmym roku, w dniu święta lotnictwa, pojechałam wraz z grupą przyjaciół na lotnisko oglądać pokazy. Była to dla mnie przyjemna wycieczka rowerowa. Nie sądziłam, że lotnictwo może mnie w ogóle zainteresować i wzbudzić tyle mego podziwu. Najbardziej podobała mi się akrobacja na samolocie myśliwskim „Jak-9" i skoki spadochronowe. W gorących dyskusjach doszłam do wniosku, że do podobnych wyczynów zupełnie się nie nadaję. „Żeby tak latać i tak skakać, trzeba być nieprzeciętnym, ba, niezwykłym człowiekiem" — myślałam. Ale jednocześnie w skrytości nurtowała mnie inna myśl. Przecież z bliska widziany skoczek spadochronowy sprawiał wrażenie normalnej ludzkiej istoty. Miał

Radosna wiadomość dla dziewcząt które marzą o lataniu

NARZEKANIA dziewcząt na trudności związane z dostaniem się na szkolenie lotnicze nie należą do rzadkości. W związku z tym, a i z okazji Święta Kobiet, zwróciliśmy się do dyrektora Aeroklubu PRL ppłk pil. Krzysztofa Donigiewicza z kilkoma pytaniami na ten temat.

— Panie Dyrektorze, czy rok bieżący przyniesie jakąś poprawę w sensie szerszego udostępnienia dziewczętom uprawiania sportu lotniczego? Bo o ile wiemy, dotychczas nie było z tym najlepiej. Przejście szkolenia, na przykład szybowcowego, kosztowało niemal każdą dziewczynę bardzo dużo walki i samozaparcia.

— Możliwe, że sprawa ta w praktyce nie wyglądała najlepiej, jednakże dyrekcja Aeroklubu PRL nigdy nie stawiała przeszkód i nie czyniła żadnych ograniczeń w przyjmowaniu kobiet na szkolenie szybowcowe czy spadochronowe. Wręcz przeciwnie, uważamy, że mamy za mało kobiet w szybownictwie, a chcielibyśmy, aby podtrzymywały one dobre tradycje naszych latających kobiet. Jesteśmy z nich dumni i nie widzę powodu hamowania dopływu kobiet do lotnictwa. Dumni zresztą nie bez powodu; zacznę od tabeli rekordów szybowcowych: dziewięć z posiadanych przez nas szybowcowych rekordów międzynarodowych należy właśnie do naszych kobiet. Dobrze byłoby, aby wśród nich pojawiły się również nowe nazwiska.

Pelagia Majewska

Anna Franke

Lucyna Bajewska

Ewa Nechay-Lempart

młodą uśmiechniętą twarz, a nie spiżowe oblicze, patrzył jasnymi wesołymi oczami, które wcale nie ciskały gromów. W końcu postanowiłam z siostrą bliżej zainteresować się lataniem. Ona pierwsza wpadła na trop i „odkryła" aeroklub. Od tego czasu byłyśmy częstymi gośćmi na wieży spadochronowej i na lotnisku.

ANNA FRANKE (Gliwice)

— Czy możemy prosić, aby Pani podzieliła się z naszymi czytelnikami najprzyjemniejszymi wrażeniami podczas skoku ze spadochronem?

— Do przyjemniejszych zaliczam skok z wysokości czterech tysięcy pięciuset metrów. Było to sześć lat temu. Kiedy rozejrzałam się, po otwarciu spadochronu, zewsząd otaczały mnie cumulusy. Choć były pojedyncze, gdy patrzyłam na linię horyzontu wydawały się jednolitą warstwą. Właśnie tak wyobrażałam sobie zawsze Himalaje. Duże skupiska domów i kominów, barwne prostokąty pól i łąk, ciemne plamy lasów o fantastycznych obrysach — wszystko to tworzyło coś chaotycznego, podobnego raczej do jakiegoś niezrozumiałego obrazu Picassa. Miałam wrażenie, że wcale nie opadam, a raczej jestem zawieszona i szybuje jak ptak. Zrobiło mi się lekko i radośnie, więc zaczęłam głośno śpiewać.

WANDA SZEMPLIŃSKA (Warszawa)

— Jest Pani od pięciu lat rekordzistką świata w przelocie szybkościowym po trasie trójkąta sto kilometrów. Prosimy o kilka zdań na temat przelotów prędkościowych.

— Przelot prędkościowy po trasie trójkąta sto kilometrów jest pasjonującą konkurencją szybowcową, tym bardziej, gdy dotyczy mnie jako zawodnika, a nie jako widza. Sądzę nawet, że szybkobiegacz nie przeżywa przed rozpoczęciem biegu takiej emocji jak szybownik przed startem do lotu po trójkącie stu kilometrów. Bieżnia, po której się biegnie, jest wszędzie ta sama — w czerwcu czy w listopadzie, w Warszawie, w Helsinkach czy w Melbourne. Oczekując sygnału do startu jedynym zadaniem sprintera jest skupienie swej woli, tak by w jednym momencie wystrzelić jak pocisk i potężnym zrywem wszystkich mięśni pokonać w błyskawicznym tempie przestrzeń bieżni. Trasa szybowcowego sprintu zmienia się z dnia na dzień, z godziny na godzinę, z minuty na minutę. Bo trasa szybowca to nie pola i lasy, nad którymi sunie on zawieszony wysoko jak maleńka ważka, lecz powietrze i chmury — żywioł kapryśny, zmienny, nieuchwytny w nieustannych przemianach, zwrotach i oszukańczych zrywach.

ROMANA SKATULSKA (Warszawa)

— Pani jest pierwszą Polką, która ustanowiła w naszym kraju rekord świata w sporcie spadochronowym. Czy może Pani w kilku zdaniach opowiedzieć nam o tym rekordzie?

— Było to dziesiątego września pięćdziesiątego piątego roku. Początkowo myślałam, że rekord mój został już pobity: długo bowiem nie otrzymywałam wiadomości o jego zatwierdzeniu. Aż któregoś dnia pękła bomba — wiadomość tę otrzymałam równocześnie z gratulacjami, tak ze strony kierownictwa aeroklubu jak i koleżanek, kolegów i przyjaciół. Mimo iż skok rekordowy podobny był do wielu moich innych skoków, to jednak dał mi najwięcej zadowolenia.

LUCYNA BAJEWSKA (Warszawa)

— Prosimy kilka słów o Pani najdłuższym przelocie szybowcowym.

— Było to piątego maja, dwa lata temu. Przeleciałam wtedy sześćset siedemdziesiąt sześć kilometrów. Do tamtej pory nie miałam szczęścia uzyskać pięćsetki ze względu na niezbyt korzystne dla mnie warunki meteorologiczne. Dlatego też piątego maja starałam się lecieć ostrożnie, szczególnie nad obszarem Polesia. W czasie lotu chciało mi się bardzo pić, ale na moje nieszczęście woda sodowa, którą wzięłam z sobą, zamieniła się w lód. Pragnienie mi dokuczało, więc na zmianę rozgrzewałam butelkę dłońmi i następnie popijałam.

ANTONINA CHMIELARCZYK

— Pani reprezentowała już polskie spadochroniarstwo kilka razy poza granicą. Interesują nas Pani wrażenia z pierwszego wyjazdu.

— Były bardzo przyjemne. Po raz pierwszy wzięłam udział w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w Bułgarii — cztery lata temu. Z zawodów tych wywiozłam wiele cennego dla mnie doświadczenia spadochronowego. Nawiązałam tam kilka serdecznych kontaktów ze sportowcami zagranicznymi. Do dzisiaj miło wspominam chwile spędzone na lotnisku sofijskim. Gdy wyjeżdżałam do Polski, żal mi było rozstawać się z nowymi przyjaciółkami.

EWA NECHAY-LEMPART (Kraków)

— Czy przypomina Pani sobie jakąś ciekawszą rozmowę telefoniczną przeprowadzoną po przelocie szybowcowym?

— Po przeleceniu czterystu pięćdziesięciu kilometrów czekałam na połączenie telefoniczne z Lisimi Kątami. Myślałam o kolegach. Gdzie też oni mogli zalecieć? Może porobili pięćsetki? W słuchawce zaczęło trzeszczeć i po chwili bardzo daleko rozległ się charczący głos. Niestety nie mogliśmy się zrozumieć. Przez jakiś czas krzyczeliśmy jednocześnie do słuchawek, ile wlazło. W dodatku dołączył się do tego trzeci głos — telefonistki. Nasza „rozmowa" ucichła w martwym punkcie. Przez około dziesięć minut skandowałam bez przerwy nazwę miejscowości mojego lądowania. Po jakimś czasie widocznie mnie zrozumiano, bo usłyszałam okrzyk podziwu, a zaraz potem wyraźnie, że jest to najdłuższy przelot, gdyż reszta szybowników siedzi w promieniu stu pięćdziesięciu kilometrów. Próbowałam dowiedzieć się kiedy przyślą samolot i jak długo będą musiała czekać, ale daleki głos umilkł i zapanowała głucha cisza. Rozmowa została przerwana. Zrezygnowanym ruchem odłożyłam słuchawkę.

MARIA WOJTKOWSKA (Warszawa)

— Czy może Pani nam opowiedzieć jedną z przygód związanych ze skokami z dużych wysokości?

— To co opowiem może trudno nazwać przygodą, nie wiem czy to będzie dowcipne, ale ja z tego całego zdarzenia dobrze się ubawiłam. Po skoku nocnym z wysokości ponad pełen tysięcy metrów wylądowałam na małej łące koło stodoły. Była godzina dwudziesta druga. W powietrzu zmarzłam do tego stopnia, że po wylądowaniu nie mogłam wstać. Zdołałam uklęknąć i wystrzelić dwie rakiety. Wkrótce też zauważyłam, że jakiś chłop ukryty za rogiem stodoły wyjrzał raz, potem drugi, lecz bał się do mnie podejść. Gdy zawołałam na niego, szybko się schował. Po jakimś czasie jednak wyszedł i zataczając coraz ciaśniejsze kręgi dookoła mnie w końcu pomógł wstać. Wtedy usłyszałam, że jakaś kobieta (była to jego żona) krzyknęła: „Hej stary, wracaj do chałupy, bo cię tam jeszcze kto ustrzeli". On jednak jej nie usłuchał i pomógł mi zdjąć spadochrony. Później długo nie mógł zrozumieć dlaczego bał się do mnie podejść. Zdumiało go, że jestem kobietą, a co najważniejsze, że nie było słychać samolotu.

— Teraz, Panie Dyrektorze, inicjatywę oddaję w Pana ręce. Co chciałby Pan, z okazji ich święta, powiedzieć jeszcze kobietom, czy o kobietach?

Tym które dopiero zaczynają marzyć o lotnictwie chcę powiedzieć, że lotnictwo to nie tylko latanie. I dlatego, zanim zaczną latać, chciałbym je widzieć jako aktywistki kół lotniczych. Swoją lotniczą drogę powinny one rozpoczynać od pracy społecznej dla dobra aeroklubu na terenie kół lotniczych. Im też w dniu ich święta życzę więcej energii w sprawach organizowania kół lotniczych i pozyskania jak najszerszych rzesz sympatyków lotnictwa. Naszym koleżankom latającym chciałbym życzyć jak najlepszych wyników w pracy, długich i wysokich lotów, a tym, które w tym roku trafią do Lisich Kątów — wiele powodzenia na lotniczej drodze, szybowniczkom wyczynowym i spadochroniarkom — rychłego wypełnienia białych plam w tabeli rekordów międzynarodowych. Tym zaś, które kiedyś latały, a ze względu na powiększenie się własnych rodzin korzystały z „przyziemnych urlopów" i żywią jeszcze wiele sympatii do lotnictwa — życzę powrotu do naszej lotniczej rodziny.

W ich imieniu i swoim serdecznie Panu dziękuję.

Rozmawiała: **Jasa**

I LOTNICTWO

Jeżeli już o kobietach pozytywnie, to muszę powiedzieć, że mamy kilka dobrych instruktorek szybowcowych, spadochronowych, a nawet samolotowych. Jedna z nich (i jedyna zresztą pracująca w ślizgowej szkole szybowcowej w Fordonie) — Helena Hryńko, przed dwoma laty pobiła rekord w ilości wyszkolonych pilotów. Żaden z mężczyzn instruktorów nie wyszkolił tylu co ona. Cenimy również bardzo energiczną i pełną inicjatywy Irenę Zabiełło, jedynego kierownika-kobietę wyczynowej szkoły szybowcowej, a obecnie Centrum Szybowcowego w Lesznie. Jak widzicie więc — kobiet w lotnictwie jest niemało i chętnie zobaczymy ich więcej.

— To było, Panie Dyrektorze, o kobietach już latających. A jakie szanse mają te najmłodsze, które chciałyby w tym roku rozpocząć latanie?

— O tych pomyśleliśmy także. Przeznaczyliśmy dla nich jedną z naszych najlepszych, najlepiej wyposażonych i dysponujących doskonałą kadrą instruktorską szkół, mianowicie szkołę wyczynową w Lisich Kątach. Szkoła ta oprócz normalnych turnusów, grupujących pilotów wyczynowych, będzie — w okresie od kwietnia do listopada włącznie — prowadziła szybowcowe szkolenie podstawowe tylko dla dziewcząt. Tam będą one miały warunki, nie dające się nawet porównać z tymi jakie kiedyś mogliśmy im dać w Lęborku.

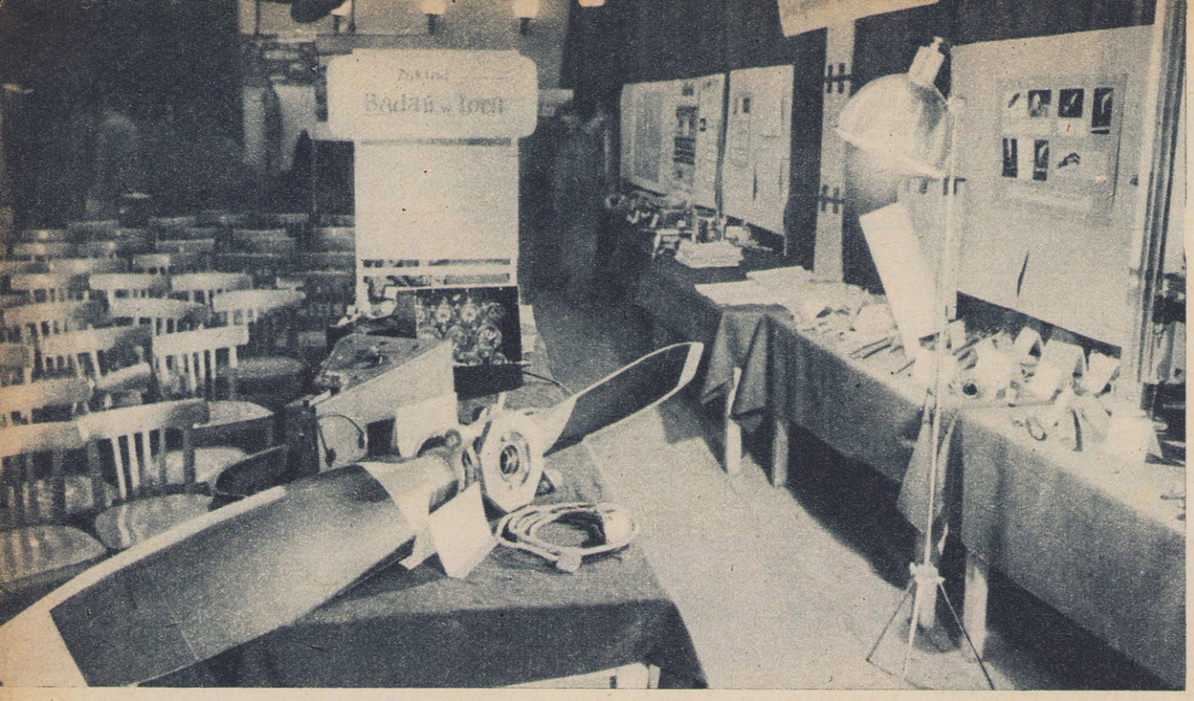
— To rzeczywiście radosna wiadomość dla dziewcząt. Mam nadzieję, że na słabą frekwencję na poszczególnych turnusach Lisie Kąty nie będą narzekały. Jeszcze o jedną rzecz chciałabym Pana zapytać. Ponieważ kobiety chcą niemal pod każdym względem dorównać mężczyznom — pasjonuje je również sport samolotowy. Jak ta sprawa wygląda?

— I znowu muszę zacząć od tego, że i kobiety latają u nas na samolotach. Jest ich oczywiście mniej niż szybowniczek lub spadochroniarek, ale to logiczna konsekwencja tego, że sport samolotowy jest u nas mniej rozwinięty niż szybownictwo. Młodym entuzjastkom muszę jednak zwrócić uwagę, że nasze pilotki czy instruktorki samolotowe nie od razu siadły za sterem samolotu. Pięły się one tam po szczebelku, począwszy od spadochroniarstwa, poprzez szybownictwo. Ich usilna praca, wytrwałość i dobre wyniki w szybownictwie zaprowadziły je na samolot. A zatem — szansę uprawiania również sportu samolotowego ma każda latająca kobieta. To w dużej mierze zależy od niej samej, od jej pracy, postępów i zdolności.

Wanda Szemplińska — z premierem Indii Nehru, przed startem na „Bocianie" z lotniska w New Delhi (w r. 1955)

Wyżej: Maria Wojtkowska, niżej z lewej: Antonina Chmielarczyk, z prawej: Romana Skatulska.

Zdjęcia: B. KOSZEWSKI (4) i T. MALINOWSKI (5)



Stoisko Zakładu Badań w Locie (po lewej) i Zakładu Technologii i Organizacji Produkcji. Na pierwszym planie śmigło nastawne dla samolotu „Bies" z urządzeniem pomiarowym skoku.

OPTYMISTYCZNE PRZEKONANIE

czyli o naradzie i wystawie w Instytucie Lotnictwa

WYTYCZNE rozwoju Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w latach 1959—65, uchwalone przez XII Plenum KC PZPR, zawierają w części poświęconej przemysłowi wiele uwag na temat planowanego wzrostu jego produkcji i osiągnięcia przez wytwory tego przemysłu poziomu umożliwiającego eksport.

Dyskusja nad sposobami realizacji wytycznych nie ominęła oczywiście przemysłu lotniczego, stanowiącego jedną z najpotężniejszych gałęzi polskiego przemysłu maszynowego.

Jak zapewnić szybki postęp krajowych konstrukcji lotniczych, jak rozdzielić zadania siedmiolatki pomiędzy zakłady produkcyjne i Instytut Lotnictwa, jak zapewnić harmonijną współpracę między fabrykami i terenowymi biurami konstrukcyjnymi a IL-owską bazą naukowo-badawczą — oto główne tematy narady jaka odbyła się w piątek 30 stycznia br. na terenie Instytutu Lotnictwa. W naradzie tej oprócz aktywu IL udział wzięli przedstawiciele MPC z v-min. Czerwińskim i dyr. ZPL inż. Gabińskim na czele oraz liczni zaproszeni goście, reprezentujący większość zakładów krajowego przemysłu lotniczego oraz użytkowników.

Zarówno w referacie otwierającym naradę jak i w kilkugodzinnej dyskusji dominowało przekonanie, że przy właściwym wykorzystaniu potencjału zarówno produkcyjnego jak i naukowego oraz przy prawidłowym ustawieniu odpowiednio doinwestowanego Instytutu Lotnictwa mamy wszelkie możliwości spełnienia wspomnianych na wstępie wytycznych XII Plenum. Polskie samoloty, śmigłowce i szybowce budowane w najbliższych latach będą nowoczesne! Polski sprzęt lotniczy stanie się z pewnością cenną pozycją w handlu zagranicznym naszego kraju.

Skąd tak optymistyczne przekonanie?

Kto był na naradzie ten odpowiedź na to pytanie otrzymał nie tylko z ust dyskutantów. Przemawiały do niego również liczne eksponaty wystawy dorobku Instytutu Lotnictwa, jaka zorganizowana została ad hoc tuż przed naradą. Jakże interesująca była ta wystawa! Okazało się, że naukowcy nasi stworzyli wszelkie niemal elementy potrzebne do budowy nowoczesnych konstrukcji lotniczych i przeprowadzania ich prób. Niezbyt udane zdjęcia z wystawy, reprodukowane obok, nie pozwalają zorientować się w bogactwie ekspozycji. Zanotujmy zatem, że poszczególne Zakłady IL wystawiły:

Zakład Materiałów Lotniczych
Próbki stopów i emalii żaroodpornych oraz metali o wysokiej wytrzymałości, niezbędnych przy budowie samolotów odrzutowych, próbki wysokowytrzymałych stopów lekkich i liczne próbki specjalnych lotniczych tworzyw sztucznych, przede wszystkim warstwowych (laminatów) i spienionych. Ważną pozycją ekspozycji materiałowej były również oleje dla silników turbinowych, mieszanki hydrauliczne i kleje oraz tworzywa uszczelniające dla zbiorników integralnych.

Zakład Aerodynamiki
Modele pomiarowe ostatnich polskich konstrukcji lotniczych (m. in. bezogonowego szybowca „Wampir"), modele do pomiarów w tunelach naddźwiękowych, sondy pomiarowe (specjalnie ciekawa do badania warstwy przyściennej) oraz elementy nowoczesnych urządzeń wagowych.

Zakład Osprzętu
Liczne prototypy przyrządów pokładowych, które do niedawna były wyłącznie sprowadzane z zagranicy. Szczególne zainteresowanie wzbudzał szybowcowy sztuczny horyzont SHS-1 i zakrętomierz szybowcowy ZS-1, obydwa przyrządy na najwyższym poziomie technicznym. Poza przyrządami Zakład Osprzętu wystawił szereg urządzeń pomiarowych i stoisk specjalnych, niezbędnych do pracy nowoczesnych laboratoriów osprzętowych.

Zakład Silników
Całe silniki lub ich elementy do odrzutowego napędu statków latających, od silników pulsacyjnych przez strumieniowe do turbinowych. Świece lotnicze i modele doświadczalnych rozwiązań silników odrzutowych, np. komora spalania pierścieniowo-dzbanowa.

Zakład Elektroniki
Cały szereg pomiarowych i kontrolnych urządzeń elektronowych, niezbędnych do przeprowadzania prób funkcjonalnych i wytrzymałościowych statków latających w powietrzu i na ziemi, jak wzmacniaki, oscylografy wielokanałowe, mierniki przesunięcia fazowego (do pomiarów momentów skręcających na wałach wirujących), mierniki drgań, mierniki obrotów i wiele, wiele innych. Podkreślić tu warto, że przyrządy opracowane w Zakładzie

Zakład Badań w Locie
Pokładowe urządzenie wagowe do pomiarów współczynników aerodynamicznych modeli zabudowanych na samolotach szybkich, drążki i pedały dynamometryczne, sondy wleczone, urządzenie filmowe do pomiarów stateczności śmigłowców i szereg urządzeń specjalnych stosowanych przy pomiarach własności lotnych i osiągów samolotów, szybowców, śmigłowców, a nawet balonów.

Zakład Technologii i Organizacji Produkcji
Liczne urządzenia do produkcji lotniczej metodami najbardziej nowoczesnymi, przyrządy pomiarowe, próbki elementów konstrukcji. Wśród eksponatów duże zainteresowanie wzbudzały palniki do spawania w atmosferze gazów obojętnych oraz prasa tunelowa.

Zakład Wytrzymałości
Urządzenia do realizacji statycznych i dynamicznych prób prototypów i ich części: wciągniki, wzbudniki, pompy hydrauliczne, tynamometry, tensometry, kolektory wirujące i wiele innych. W ekspozycji wytrzymałościowej jedną z najciekawszych była grupa eksponatów odnoszących się do elastooptycznej metody badania naprężeń.

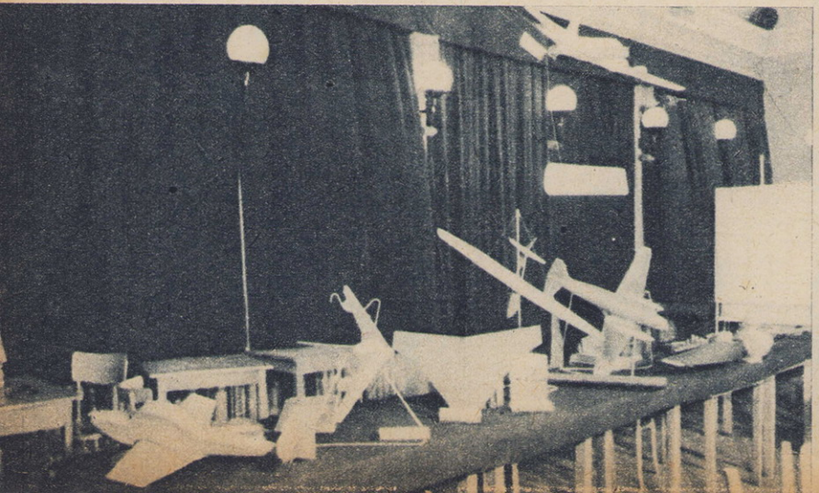
Dział Dokumentacji i Informacji Naukowo-Technicznej
Wydawnictwa własne IL lub ukazujące się z jego pomocą: Magazyn Racjonalizatora Lotnictwa, Zeszyty IL, Prace IL, Informacja Lotnicza, karty dokumentacyjne oraz liczne, dostępne w bibliotece IL pisma i biuletyny zagraniczne.

Wystawa warta była obejrzenia. Szkoda naprawdę, że została zlikwidowana natychmiast niemal po zakończeniu narady. Czyżby Instytut wstydził się swego dorobku? Jest to chyba naprawdę zbytek skromności.

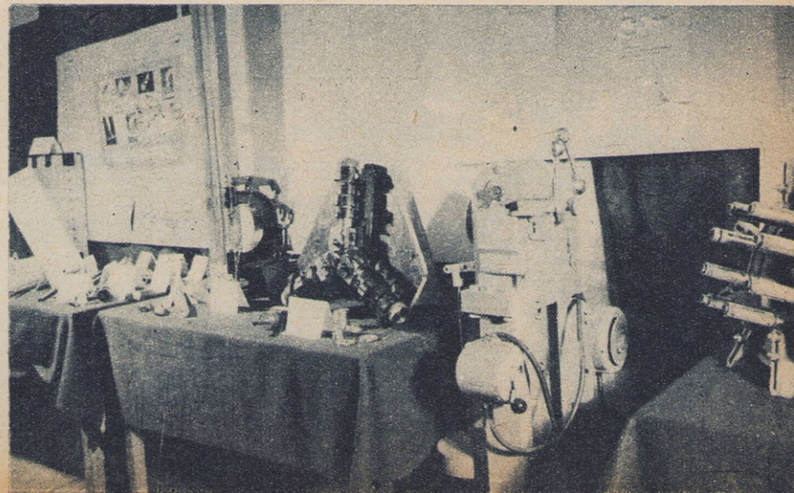
RW

Zdjęcia: JANUSZ PIONTEK

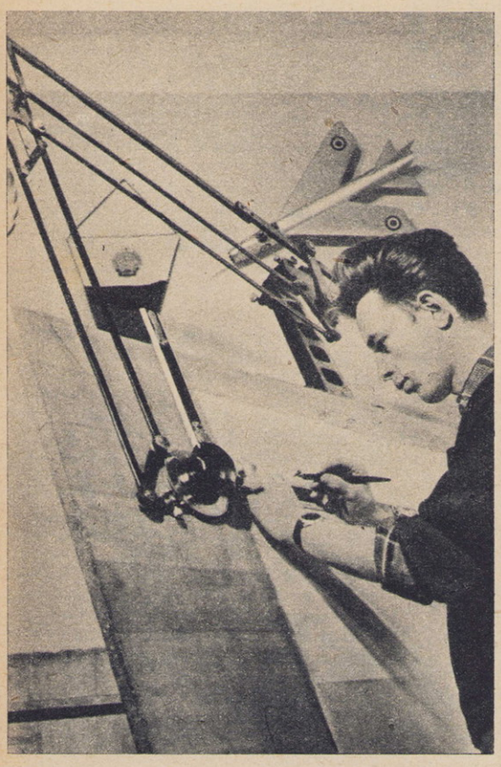
Część ekspozycji Zakładu Aerodynamiki. Widoczne modele tunelowe samolotów „Kos", CSS-12 i MD-12 oraz szybowca „Wampir".



Eksponaty Zakładu Technologii i Organizacji Produkcji. Urządzenia pomiarowe i produkcyjne.



Zwiedzamy CODML



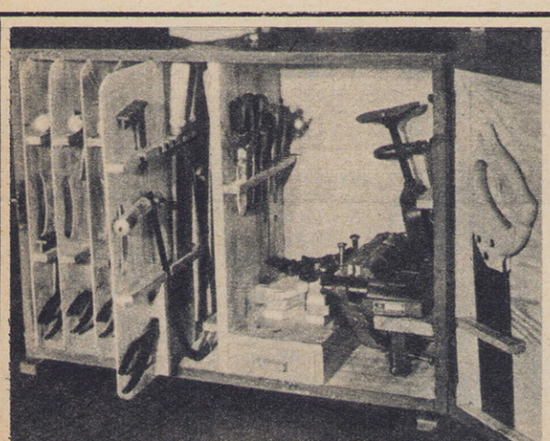
Dział konstrukcyjny. Przy desce kreślarskiej Antoni Sulisz.

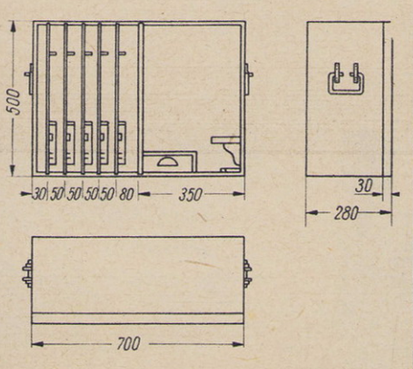
CENTRALNY Ośrodek Doświadczalny Modelarstwa Lotniczego (CODML) znajduje się w Warszawie na lotnisku Gocław (ul. Miedzeszyńska 4). Placówka to jeszcze bardzo młoda, istnieje właściwie rok czasu i zasadniczo nie może się pochwalić zbyt dużymi osiągnięciami.

Na konto osiągnięć ośrodka można już zapisać opracowanie kilku modeli standardowych przeznaczonych do budowy z gotowych zestawów materiałowych, przebadanie zagranicznej aparatury radiowej i skonstruowanie prototypu własnego odbiornika. Do bilansu tego trzeba dodać jeszcze szereg prac produkcyjnych poważnie obciążających ośrodek, do których należało masowe wytwarzanie zestawów materiałowych. Prace te hamowały niewątpliwie program doświadczalny i stąd nikłość dorobku w mionym roku.

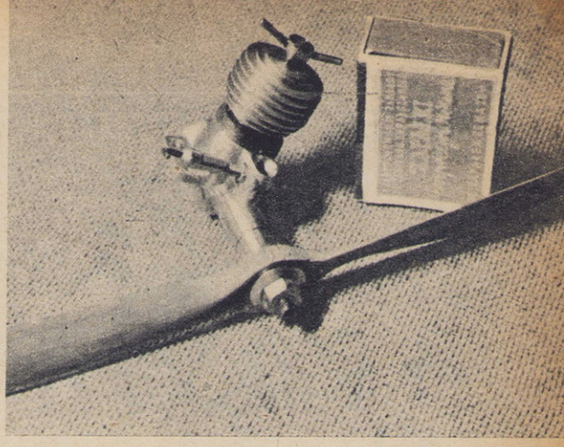
Po reorganizacji, to jest skierowaniu pracy na właściwe tory nastąpiła zmiana kierownictwa.

Główna sala ośrodka modelarskiego na Gocławiu. Bogate wyposażenie techniczne pracowni umożliwia wypełnienie wszystkich zadań postawionych przez Wydział Modelarski Aeroklubu PRL.





Typowa szkolna szafka narzędziowa opracowana w ośrodku modelarskim.



Prototyp silnika o pojemności 1 cm³, wykonany w ośrodku.

Obecnie (od lutego br.) kierownikiem ośrodka jest inż. Andrzej Trzciński, doświadczony konstruktor obchodzący w tym roku 25-lecie pracy w małym lotnictwie. Poprzednio kierował ośrodkiem modelarskim we Wrocławiu. Jest instruktorem szybowcowym II klasy i pilotem samolotowym. Z lotnictwem związany bardzo silnie. W latach 1945—48 był kierownikiem ruchu PLL „Lot" w Łodzi, a później szkolił młodych szybowników w Miłosnej pod Warszawą. Należy także, co szczególnie warto podkreślić, do najstarszych współpracowników naszego pisma.

W ośrodku pracuje poza tym czterech znanych modelarzy: Edward Kurowski, Antoni Sulisz, Zdzisław Piątkowski i Jan Rosiński.

Kurowski opracowuje prototypy modeli latających. Zajmuje się modelarstwem od 1936 roku. Jest uczniem jednego z najwybitniejszych naszych instruktorów małego lotnictwa, dziś nie żyjącego — Stanisława Wesołowskiego.

Sulisz opiekuje się działem dokumentacji i konstruowaniem. Modelarstwem zajmuje się od 1947 roku. Uzyskał tytuł mistrza Polski w kategorii modeli szybowców i II miejsce na zeszłorocznych zawodach na Węgrzech.

Piątkowski jest tokarzem precyzyjnym, a z dorobku sportowego ma do dziś nie pobity rekord wysokości w kategorii modeli szybowców.

Rosiński wykonuje prototypy silników, pracując wraz z Piątkowskim w dziale mechanicznym. Specjalista od modeli na uwięzi.

Co ośrodek ma obecnie na warsztacie?

Dział mechaniczny opracował prototyp silnika „Smok" o pojemności 1 cm³ (konstruktorzy: Rosiński i Grabowski) i wykonał go w małej serii próbnej. W przygotowaniu znajduje się silnik 1,5 cm³. Gdy prototypy przejdą próby, zostaną skierowane do produkcji seryjnej w jednym z lotniczych zakładów przemysłowych. Poza tym dział ten wykonał serię (100 sztuk) odcinaczy paliwa, bardzo ważnego urządzenia dla modeli silnikowych. Odcinacze te znajdują się już w sprzedaży w Centralnej Składnicy.

Już wkrótce przy prototypach silników współpracować będzie konsultant, jeden z inżynierów — modelarzy i ruszą prace badawcze, w tym pomiary na istniejącej hamowni konstrukcji inż. W. Schiera.

Dział prototypów modeli latających przygotowuje obecnie szkolny model z napędem gumowym do budowy z zestawów materiałowych.

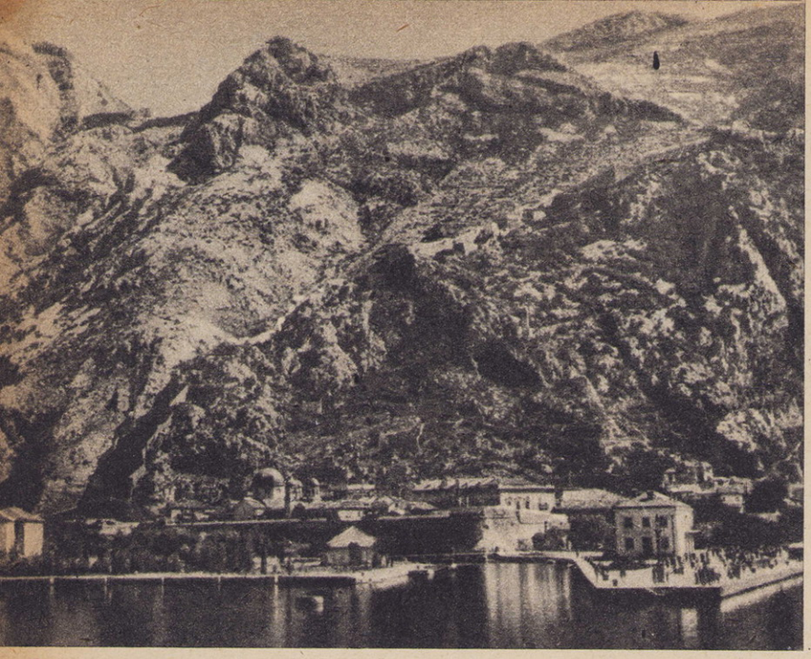
Można tu wymienić prace już wykonane, do których należą: szybowiec szkolny „Jaskółka", szybowiec A-1 „Bocian", szkolny model na uwięzi „Żuk" i model silnikowy „Kogucik". Plany dwóch ostatnich modeli są już w druku, dwa pierwsze są natomiast w sprzedaży. Poza tym ośrodek opracował typową szafkę narzędziową dla modelarni szkolnej, a w przygotowaniu znajduje się szafka dla potrzeb modelarza indywidualnego.

Oprócz tego wkrótce wykonany zostanie standardowy sprzęt startowy na różnego rodzaju imprezy, jak skrzynki, osłony itp. Ośrodek zajmuje dwie sale w budynku Aeroklubu Warszawskiego. Jest tu bogata biblioteka, kolekcja silników krajowych i zagranicznych i szereg przyrządów pomiarowych. Dział mechaniczny dysponuje 2 tokarniami, szlifierką i piłą tarczową.

Tak więc przedstawia się nasz Centralny Ośrodek małego lotnictwa, któremu z okazji reorganizacji życzyć trzeba jak najwięcej sukcesów w pracy naukowo-badawczej.

PAWEŁ ELSZTEIN

Wszystkie zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI



Kotor

Zdjęcia autora

U LOTNIKÓW CZARNOGÓRY

KORESPONDENCJA WŁASNA

LOTNICZY reporterzy zagraniczni rzadko dziś jeszcze zaglądają do Czarnogóry, jednej z sześciu republik federacyjnych Jugosławii. Przed wojną — rzeczywiście nie było po co. Lotnictwo faktycznie tam nie istniało. Co prawda w urzędowym spisie władz figurował wówczas jeden aeroklub, ale efekty jego działalności były żadne. Dziś jednak jechać już do Czarnogóry na pewno warto, gdyż z punktu widzenia lotniczego jest tam sporo ciekawych rzeczy.

Pomijam tu oczywiście wszystkie uroki przepięknego krajobrazu czarnogórskiego, który pozostawia turyście moc niezapomnianych wrażeń. Odwiedzając jednak wsie i miasteczka, wędrując wśród gór posępnych, skalistych i groźnych czy dolin, w których rośnie nieraz tylko przysłowiowy kamień na kamieniu, człowiek nie może oprzeć się nie tylko wspaniałym malowniczym widokom, ale podziwiać musi bohaterstwo i dzielność mieszkańców Czarnogóry. Ich męstwo zasłynęło na cały świat w latach hitlerowskiej okupacji, a dziś słyną oni z pracowitości w wydźwignięciu swego kraju z wiekowego zacofania. Wszyscy byli ongiś partyzantami z wyjątkiem małych dzieci. Każda wioska, miasto, dolina, góra, rzec by można każdy kamień ma tu swoją historię partyzanckich walk. A historię Czarnogórcy pielęgnują starannie.

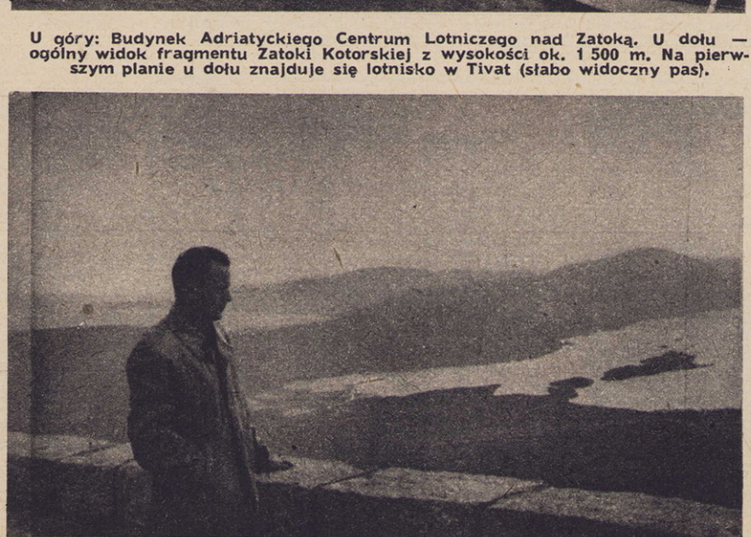
Ale wróćmy do lotnictwa. Zapoznaje mnie z nim i wozi motocyklem po górach sekretarz Związku Lotniczego Czarnogóry Velko Ivancevic. Był on członkiem ekipy jugosłowiańskiej na mistrzostwach w Lesznie, które wspomina bardzo miło. Ze szczególną też radością wita u siebie każdego Polaka.

Obecnie Czarnogóra ma cztery aerokluby, które znajdują się w Titogradzie, Ivangradzie, Niksic i Tivat. Wszystkie one dysponują lotniskami, na których mają też swoje szkoły lotnicze. Razem kluby te liczą 2 500 członków oraz około 2 000 modelarzy i tzw. selenitów. Aktywnie latających pilotów szybowcowych jest tam około 200, pilotów samolotowych około 45, a skoczków spadochronowych przeszło 200. Ci ostatni wykonali w roku ubiegłym około 1 250 skoków. Modelarnie lotnicze znajdują się zarówno przy szkołach jak i przy zakładach pracy. Każdy aeroklub i szkoła ma prawie jednakową ilość sprzętu: w sumie cztery Po-2, trzy UT-2, cztery „Trojka", jeden Aero-2 i 17 szybowców, w tym m. in. takie typy jak: „Kranich", „Weihe", Triglav", „Roda", „Jastreb" i Grunau „Baby". Szybowcem do szkolenia podstawowego jest w zasadzie „Cavka". Spadochronów mają 60 sztuk. Największą popularnością u tamtejszej młodzieży, spośród wszystkich dziedzin sportu lotniczego, cieszy się spadochroniarstwo. Największym aeroklubem w Czarnogórze jest klub w stolicy tego kraju Titogradzie, który wykorzystuje lotnisko wspólnie z wojskiem i JAT-em.

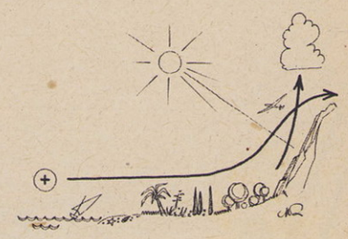
Samoloty jugosłowiańskiego JAT-a latają w sezonie letnim 2—3 razy dziennie z Belgradu do dwóch miejscowości czarnogórskich: Titogradu i Tivat i z powrotem. Frekwencja na tych liniach jest bardzo duża, ze względu na okrężne trasy linii kolejowych jakie prowadzą do Belgradu.

Prawdziwą jednakże perłą Czarnogóry jest Zatoka Kotorska, zwana popularnie fiordami Jugosławii. Kraina wielkiej turystyki. Nad jednym z „fiordów" leży Tivat, gdzie — obok wspomnianego już aeroklubu — znajduje się Adriatyckie Centrum Lotnicze, do niedawna filia Związkowego Centrum Lotniczego w Vrsac. Latać i skakać zaczęto tam dopiero w 1953 roku, ale tylko w sezonie letnim. Lotnisko w Centrum jest małe, tylko jeden pas (o szerokości 110 metrów i długości 1 400 metrów) biegnący pod kątem 35 stopni z południa na północ i wpadający bezpośrednio w zatokę. Hangaru na nim nie ma. Znajduje się tam jedynie mały budyneczek JAT-a. Zabudowania właściwe Centrum Adriatyckiego znajdują się w odległości około trzech kilometrów od lotniska, w miejscowości Donja Lastva, też bezpośrednio nad zatoką.

Z historią, klimatem i perspektywami tego ośrodka zapoznaje mnie sekretarz centrum Magyar Zoltan, miejscowy krajan, świetnie znający tamtejszy teren.



U góry: Budynek Adriatyckiego Centrum Lotniczego nad Zatoką. U dołu — ogólny widok fragmentu Zatoki Kotorskiej z wysokości ok. 1 500 m. Na pierwszym planie u dołu znajduje się lotnisko w Tivat (słabo widoczny pas).



Klimat jest tam umiarkowany. W Zatoce Kotorskiej średnia temperatura roczna jest dość wysoka i wynosi 17,1° C, a w zimie (styczeń) 10° C. W lecie (lipcu i sierpniu) najwyższa temperatura dochodzi do 35 stopni Celsjusza. W zimie natomiast temperatura rzadko spada poniżej zera. Śnieg rzadko się też pojawia w dole. Tivat jest w zimie najcieplejszą miejscowością w Jugosławii. Zimno przynosi zazwyczaj północny wiatr tzw. „bura", deszcze natomiast, które najczęściej padają późną jesienią, niesie ze sobą południowy wiatr „jugo" (zwany też z włoska „siroko"). Słonecznych dni w Zatoce Kotorskiej i w ogóle w całym czarnogórskim przymorzu jest przeciętnie rocznie na ogólną ilość 2 600—2 700 godzin, tj. o 100 godzin więcej niż w Atenach i południowej Francji. Osobliwością szczególną jest wiatr tzw. „maestral" wiejący z prędkością 6—10 m/sek. zwykle od 9—10 rano do 17—18 po południu. Przynosi on odświeżenie od morza w najbardziej upalne dni.

Wszystkie te okoliczności klimatyczne wpłynęły na decyzję Związku Lotniczego Jugosławii uruchomienia właśnie tu centralnego ośrodka szkolenia lotniczego, który na razie zaczął egzystować tylko w sezonie letnim, w charakterze filii Vrsca. W roku ubiegłym, który był najbardziej obfity w plon wyszkoleniowy (kilka kursów samolotowych, szybowcowych, spadochronowych, seminariów nauczycielskich, obozów selenitów itp.), zakończono w zasadzie eksperyment z Tivat. Centrum Adriatyckie zacznie w tym roku funkcjonować jako ośrodek samodzielny. Przewidziano również pewne centralne inwestycje na jego rozbudowę. Przepustowość w Tivat w zasadzie może być nieograniczona przy wykorzystaniu 2—3 osobowych namiotów. Teren do szkolenia spadochronowego, szczególnie skoków na wodę, szybowcowego (specjalność: srebrne odznaki, przy wykorzystaniu kombinacji tamtejszej termiki, tzw. adriatyckiej — patrz rysunek oraz latanie na wodnoszybowcach), na lotnicze obozy młodzieżowe (wyspy i płytka woda wokół) — naprawdę dobry. Poza tym miejscowość świetna dla wczasów, co przecież też nie jest bez znaczenia dla lotników. Widziałem kilkunastu lotników jugosłowiańskich z rodzinami i bez, spędzających tam w ubr. swoje urlopy za niewielką stosunkowo opłatą (350 dinarów dziennie tylko za wyżywienie, kwatery (namioty) — bezpłatne).

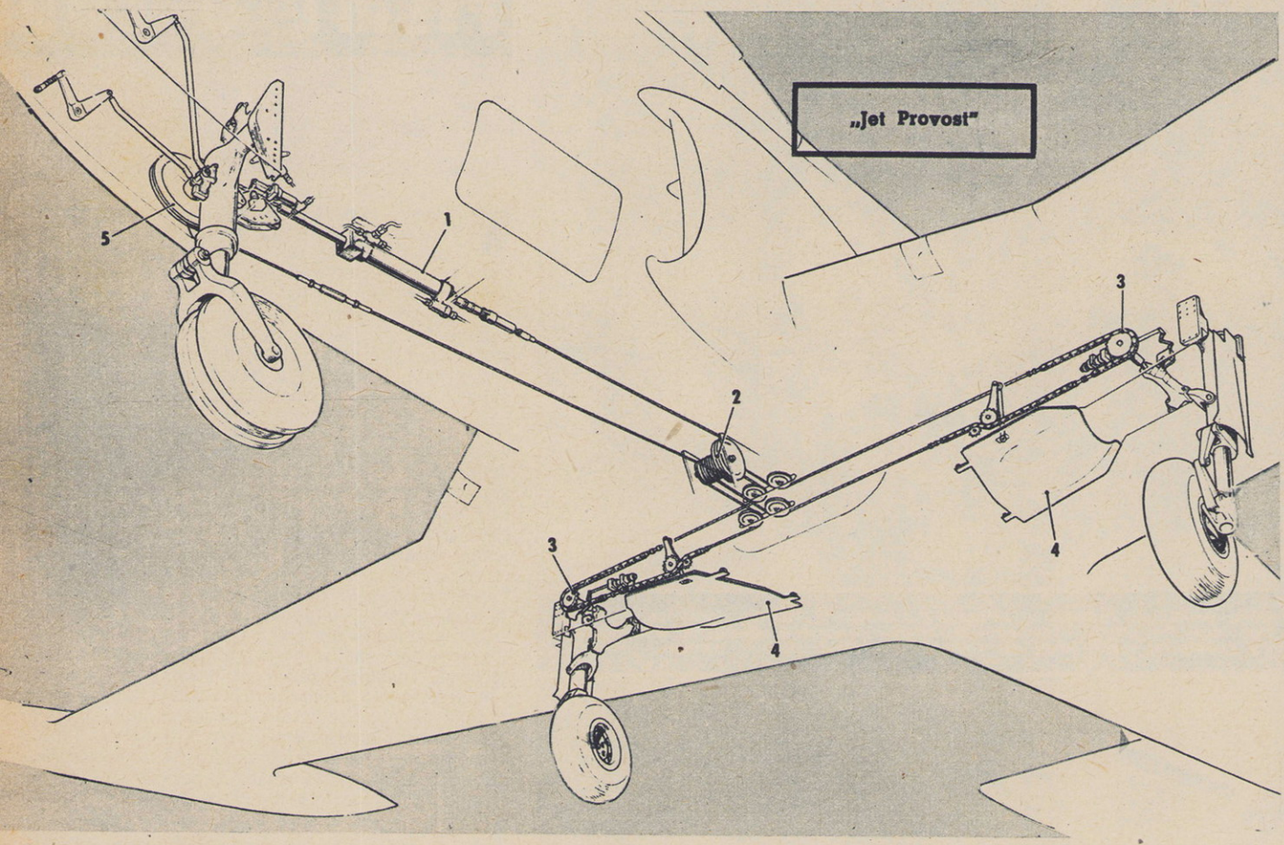
Czarnogórscy lotnicy, którzy odkryli Tivat dla latania i skakania oraz zorganizowali tam pierwsze szkolenie, dając niemało pracy społecznej w przygotowanie lotniska i w ogóle całego ośrodka, mogą być zadowoleni z dotychczasowej pracy.

Tivat, jako Adriatyckie Centrum Lotnicze, jest dziś już oczkiem w głowie władz Związku Lotniczego Jugosławii i na pewno wkrótce stanie się w pełni ośrodkiem lotniczym nie tylko o charakterze ogólnojugosłowiańskim, ale będzie kusił również cudzoziemskich lotników swym niezwykłym urokiem i położeniem wśród kotorskich fiordów.

JERZY R. KONIECZNY

PRZEGLĄD TECHNICZNY

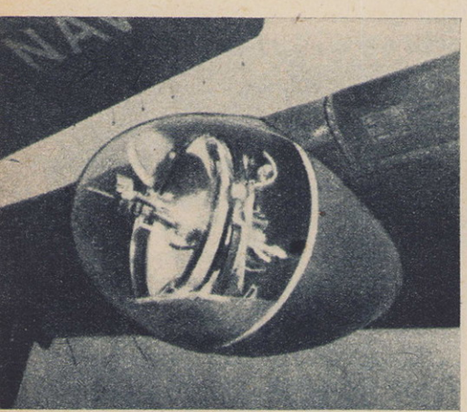
Uproszczone wciąganie podwozia w lekkich samolotach odrzutowych



PRZYZWYCZAILIŚMY się do tego, że wszystkie elementy podwozi nowoczesnych samolotów są na ogół obsługiwane przez indywidualne wciągniki hydrauliczne lub pneumatyczne. Zupełnie odmienny układ został zastosowany w odrzutowcu szkolno-treningowym „Jet Provost". Poszczególne zespoły podwozia (koła główne i koło przednie) obsługiwane są dla wciągania i wypuszczania — przez jeden tylko wciągnik.

Zasadę tego uproszczonego układu konstrukcyjnego objaśnia rysunek. Wciągnik (1) zabudowany jest w samolocie pod podłogą kabiny. Połączony jest on stalowymi linkami z sektorem (5) na osi obrotu przedniego koła oraz z bębnem (2), na który nawijane są linki mechanizmów kół głównych. Linki te połączone są z łańcuchami Galla, które współpracują z kółkami zębatymi (3). „Po drodze" łańcuchy napędzają kółka zakrywania osłon podwozia (4).

Oprócz niespotykanej prostoty opisany schemat ma poważną zaletę w ścisłej synchronizacji ruchów wszystkich elementów podwozia. Oczywiście daje się on zastosować tylko w samolotach małych. (RW)

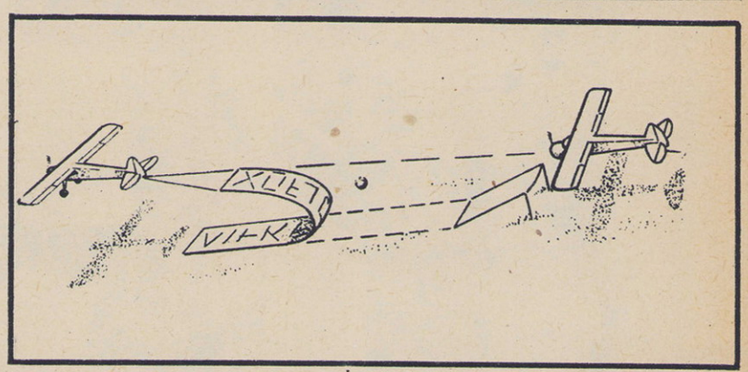


Pokładowy reflektor ratowniczy

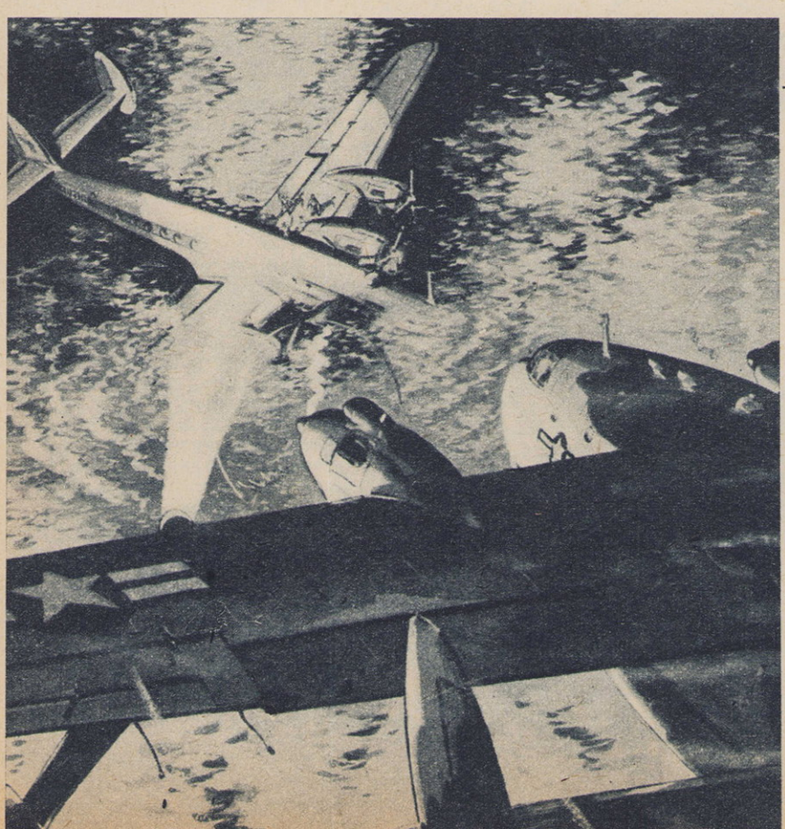
Pokładowy reflektor ratowniczy służy do odnajdywania w nocy na morzu tonących samolotów lub statków. Reflektor jest zasilany przez własną centralę elektroenergetyczną. Latający reflektor można również zainstalować na śmigłowcu w celu oświetlenia z góry miejsca katastrofy lub powodzi, gdy miejscowe oświetlenie nie jest już czynne.

Warto dodać, że nowy reflektor jest wzorowany na używanym w czasie minionej wojny reflektorze lotniczym do odnajdywania okrętów nieprzyjaciela, a jego skuteczność odpowiada w przybliżeniu 10 000 zogniskowanych reflektorów samochodowych. (b)

REKLAMA LOTNICZA

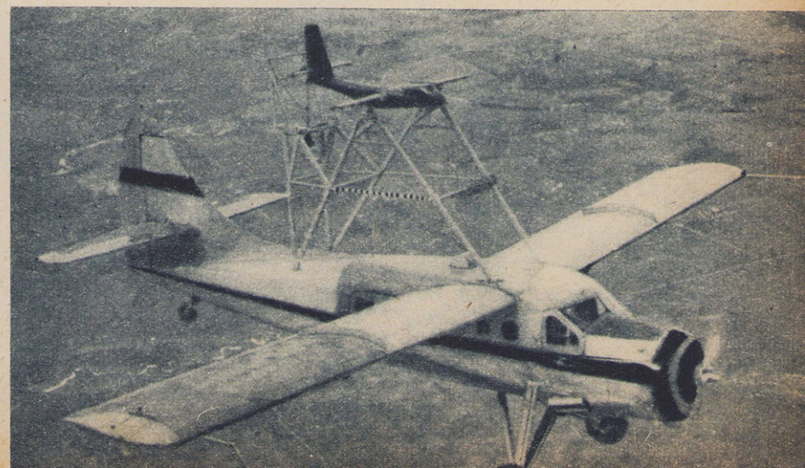


Rysunek pokazuje sposób podchwytywania przez samolot napisów reklamowych, holowanych następnie nad miastami czy osiedlami. Wysokość liter w napisach wynosi najczęściej 2 m. Doświadczenie wykazało, że napisy złożone z małych liter (tzw. tekstowych) są gorzej czytelne niż duże (wersaliki).

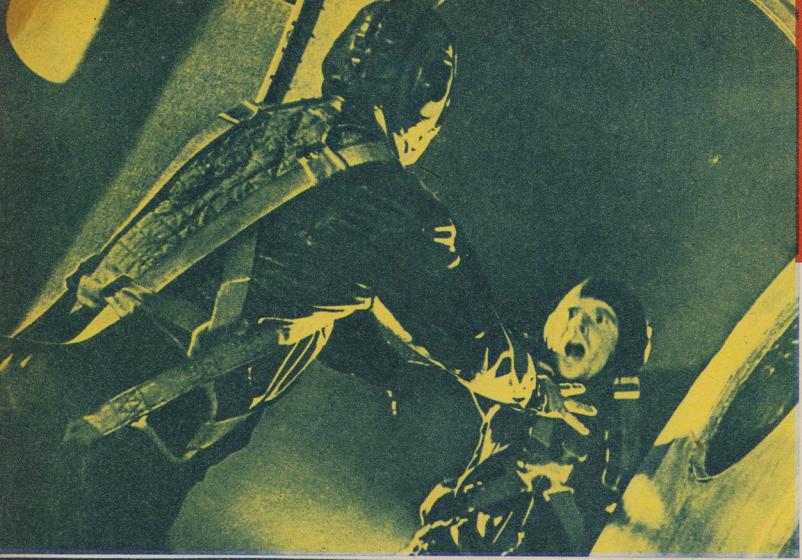


LATAJĄCY TUNEL AERODYNAMICZNY

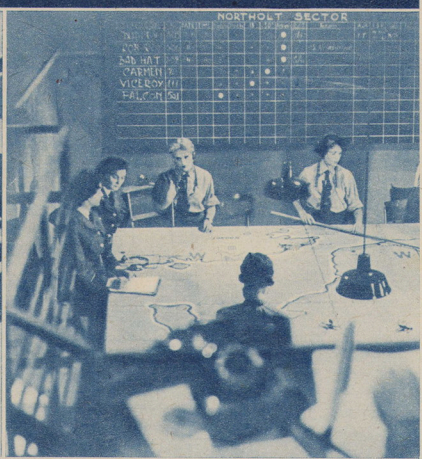
Podczas badań aerodynamicznych projektu transportowego samolotu kanadyjskiego DHC-4 „Caribou" zastosowano stoisko pomiarowe zabudowane na samolocie DHC „Otter". Na nim przeprowadzono próby modelowe nowego samolotu w różnych warunkach lotu. Szczegółowy opis ciekawego samolotu krótkiego startu DHC-4 „Caribou" zamieścimy niebawem w naszym piśmie.



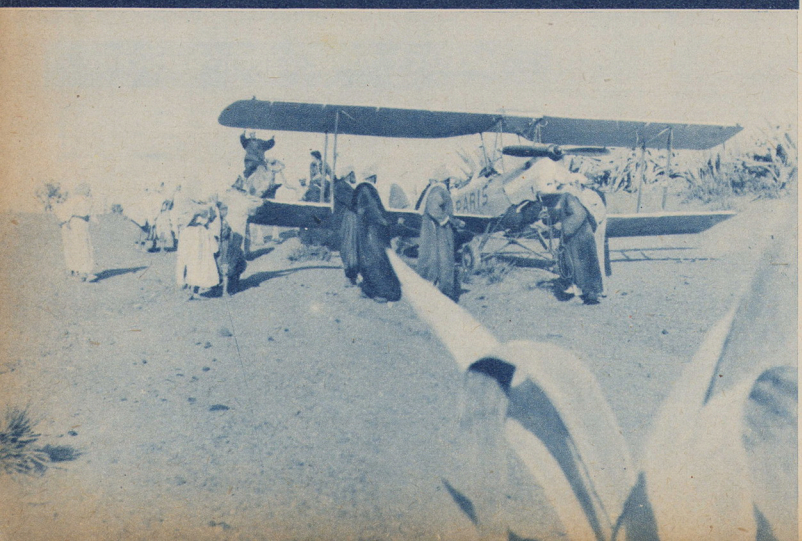
FILMY O LUD



Zdjęcie powyższe pochodzi z filmu produkcji radzieckiej „Pilot odrzutowców". To nie złoczyńca, bynajmniej, wyrzuca człowieka z samolotu. Po prostu pewnemu reporterowi zabrakło odwagi do wykonania skoku z samolotu, który znajdował się o krok od katastrofy. Trzeba mu było pomóc...



Wyżej z lewej: Scena z filmu „Stewardessy", produkcji NRF. Z prawej: Zdjęcie z polskiego filmu „Historia jednego myśliwca", przedstawiającego działalność polskich lotników w Anglii w czasie ostatniej wojny. Niżej: Scena z filmu francuskiego „Bezkresne horyzonty".



W czasie minionej wojny, wielu wybitnych znawców lotnictwa zastanawiało się, czemu przypisać tak wybitne zdolności Polaków jakie wykazywali oni pełniąc służbę w powietrzu. Padło m. in. dość ciekawe zdanie, iż sukcesy powietrzne Polaków tłumaczą się częściowo tym, że wychowywali się oni pod silnym wpływem literatury lotniczej, a „gwiazdorów" filmowych, którzy byli ideałem młodzieży Zachodu, zastąpili postaciami wybitnych lotników.

W tym żartobliwym powiedzeniu kryje się dużo prawdy. Nie ulega wątpliwości, że polska młodzież w okresie dwudziestolecia entuzjazmowała się lotnictwem i każdy z chłopców marzył o tym, aby stać się w przyszłości: bohaterem przestworzy, zdobywcą powietrznych szlaków i światowych rekordów. Nic więc też dziwnego, że gdy ta młodzież zasiadła za sterami bojowych samolotów, wzbudziła ogólny podziw i uzupełniając w walce nasze, poprzednio uzyskane, pokojowe sukcesy zyskała dla nas nazwę: narodu lotników. Co prawda dziś, w erze pocisków międzyplanetarnych, nastąpił zmierzch dawnego, owianego romantyzmem, normalnego lotnictwa, niemniej jednak będzie ono istniało jeszcze długo i długo kształtowało charaktery ludzi, którzy się znajdą w zasięgu jego oddziaływania. A całkiem bezstronnie można stwierdzić, że był to wpływ dodatni i ludzie, którzy wyszli z tej lotniczej szkoły, byli z małymi wyjątkami bardzo wartościowymi i mogli stać się wzorem godnym naśladowania.

A teraz wróćmy do pierwszego zdania, przytoczonego na wstępie i zastanówmy się nad naszą obecną rzeczywistością.

Książek lotniczych mamy sporo, aczkolwiek wydaje mi się, że są one mniej pasjonujące niż tamte, które czytałem w okresie swej młodości.

Z filmami jest jeszcze gorzej. Niewiele widujemy dobrych filmów lotniczych. Stąd też trudno jest mówić o zastąpieniu „gwiazdorów" filmowych z różnych obyczajowych czy gangsterskich filmów nader pozytywnymi postaciami lotników. Aby przekonać się, że powyższe twierdzenie nie jest gołosłowne, wystarczy przejrzeć tytuły lotniczych filmów, jakie się przesunęły przez nasze ekrany w okresie lat dziesięciu. Ogółem 16 czy 17 pozycji. I to nie można powiedzieć, że najwybitniejszych. W roku ubiegłym widzieliśmy dwa filmy: „Stewardessy" i „Historia jednego myśliwca". W roku bieżącym jest ich trochę więcej, bo pięć: „Pilot odrzutowców", „Bezkresne horyzonty", „Nocny nalot", „O 6 rano na lotnisku" oraz „Człowiek w przestworzach". Jeżeli doliczymy do tego „V-1", film w dużej mierze lotniczy, w którym zarówno samoloty jak i „latające bomby" odgrywają poważną rolę, to ilość pozycji podwyższy się do sześciu. Czyli będzie znacznie lepiej, aniżeli w zeszłym roku. Ale, biorąc pod uwagę konieczność skierowania zainteresowań naszej młodzieży na właściwe tory, czy nie należałoby wyświetlać **jeszcze więcej dobrych lotniczych filmów?** Nawet kosztem zmniejszenia ilości sensacyjno-gangsterskich, czy obyczajowych?

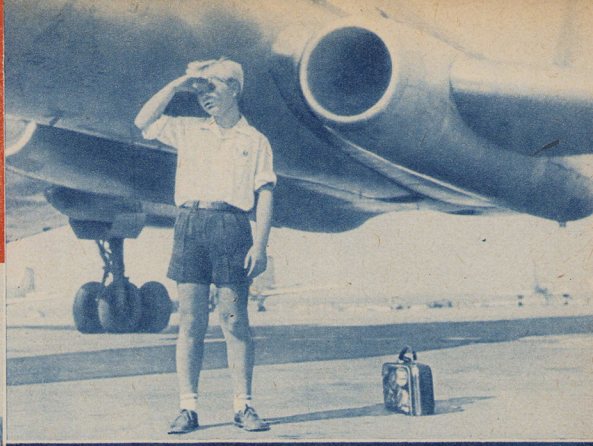
Przecież filmów dla młodzieży i tak mamy za mało! Nasze Zespoły Realizatorów Filmowych mając tak wspaniały materiał i gwarancję wielkiego powodzenia powinny szerzej zainteresować się tematyką lotniczą, którą z takim powodzeniem umieją wykorzystać wytwórnie zagraniczne zabierając nam sprzed nosa najlepsze tematy, które nie tylko u nas w kraju mogły by być sensacją ale i — przynosić dewizy.

Dlaczego tak nie jest? Pytanie to zadają sobie dziesiątki tysięcy entuzjastów lotnictwa, od doświadczonych pilotów począwszy, a na młodziutkich modelarzach skończywszy, nie mówiąc o zwykłych widzach, którzy bez względu na różnicę wieku chętnie będą oglądać dobre filmy lotnicze, ciekawe i pasjonujące.

Sprawa jest poważniejsza niżby się wydawało i powrócimy do niej w najbliższych numerach.

(W—L)

ZIACH PRZESTWORZY



Wyżej: Zdjęcie z filmu produkcji czechosłowacko-radzieckiej pt. „O 6 rano na lotnisku". Samolot Tu-104 — chyba poznajecie. Niżej: Scena z filmu angielskiego „Nocny nalot".

Wyżej: Zdjęcie z filmu produkcji angielskiej „Człowiek w przestworzach". Niżej z lewej: Zdjęcie z filmu angielskiego „Nocny nalot". Z prawej: Scena z filmu angielskiego „Człowiek w przestworzach".

(Prawo przedruku zastrzeżone)

SAMOLOT LUBLIN R-XIII D

SAMOLOT obserwacyjno - towarzyszący Lublin R-XIII D, konstrukcji inż. Jerzego Rudlickiego, był dalszą wersją samolotu, którego opis podano w jednym z ostatnich odcinków naszego cyklu. Zalety tego samolotu, budowanego w większej serii przede wszystkim dla celów lotnictwa towarzyszącego, gdzie całkowicie zdał egzamin przy współpracy z innymi rodzajami broni, zachęciły konstruktora do udoskonalenia go.

Samolot R-XIII D był budowany seryjnie również przez zakłady Plage i Laśkiewicz w Lublinie i znajdował się na wyposażeniu lotnictwa wojskowego. Wersja „D" posiadała silnik całkowicie osłonięty pierścieniem i lepsze pod względem aerodynamicznym rozwiązanie przedniej części kadłuba oraz staranniejsze oprofilowanie goleni podwozia i zastrzałów. Osłona silnika posiadała regulowane otwory wlotowe, które pozwalały na utrzymywanie odpowiedniej temperatury silnika. Konstrukcja całości pozostała ta sama, a więc płat drewniany, dwudźwigarowy o płóciennym pokryciu, kadłub — w zasadniczej swej konstrukcji wykonany ze spawanych rur stalowych. Długość kadłuba została zwiększona o 250 mm, poza tym wszystkie inne wymiary pozostały te same co w wersjach poprzednich. Wyposażenie kabiny pilota zostało uzupełnione większą ilością przyrządów pokładowych. Uzbrojenie pozostało to samo, a więc jeden karabin maszynowy obserwatora na obrotniku. Przewidziano możliwość zabudowy aparatury radiowej oraz fotoaparatu do zdjęć pionowych.

Jeśli chodzi o osiągi samolotu Lublin R-XIII D, to prędkość maksymalna wzrosła o 18 km/h, jak również wzrósł pułap i prędkość wznoszenia. Wersja ta wyposażona była również w silniki Wright o mocy 220 KM (Skoda - Wright, budowane na podstawie licencji w Polsce) i drewniane śmigła „Szomański". Wszystkie samoloty R-XIII D posiadały pełną instalację oświetleniową do lotów nocnych.

FELIKS PAWŁOWICZ

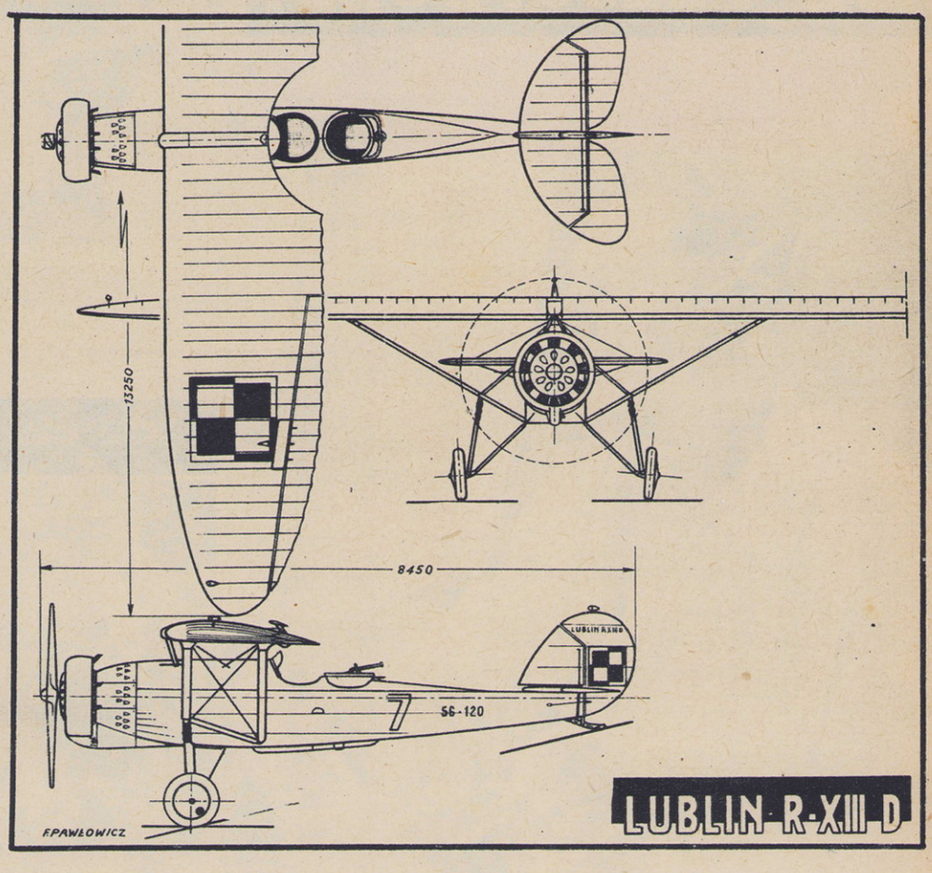
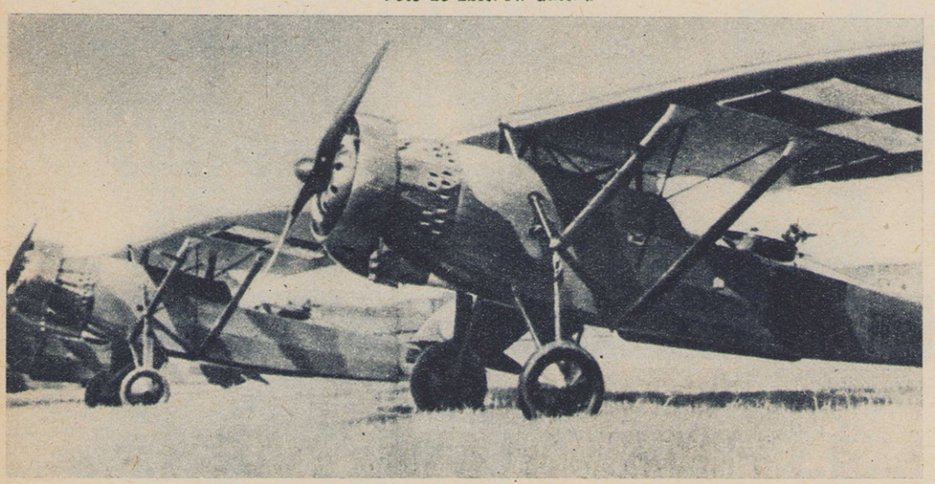


Foto ze zbiorów autora



DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	13,25 m
Długość	—	8,45 m
Wysokość	—	2,76 m
Pow. nośna	—	24,50 m²
Ciężar własny	—	887 kG
Ciężar w locie	—	1 330 kG
Prędkość max.	—	195 km/h
Pułap praktyczny	—	4 450 m
Czas wznoszenia na wys. 3 000 m	—	15 min 10 sek

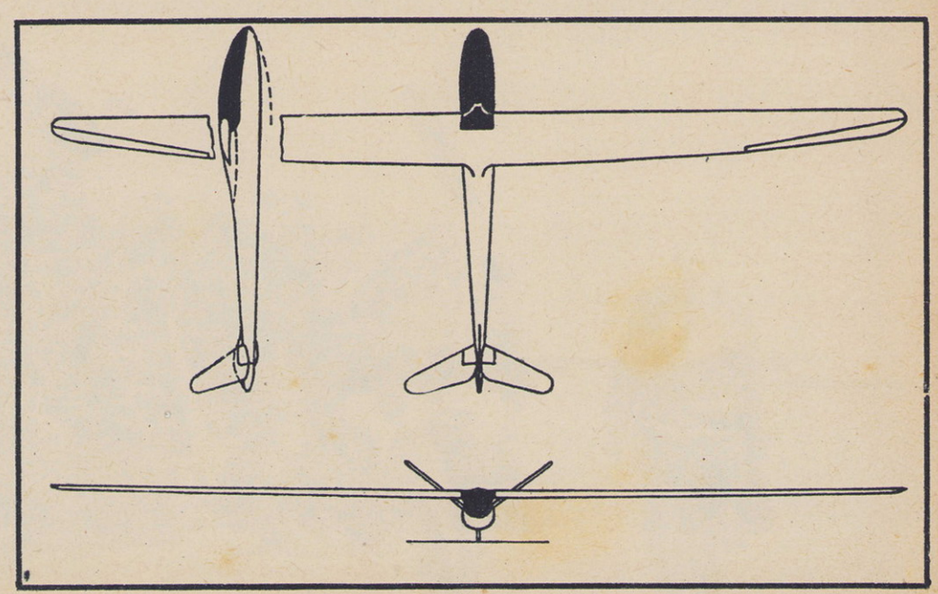
IF-1 ● NRD

PROJEKT SZYBOWCA WYCZYNOWEGO KLASY „STANDARD"

PRZY Lotniczej Szkole Inżynierskiej w Dreźnie został w ubiegłym roku utworzony ochotniczy zespół złożony z wykładowców i studentów, który przystąpił do prac nad projektem jednomiejscowego szybowca wyczynowego w klasie „standard". Inicjatywa ta znalazła poparcie u władz uczelnianych, partyjnych oraz GST. Obecnie trwają prace nad projektem aerodynamicznym oraz budową makiety. Dużej pomocy udziela tu Instytut Lotniczy Wyższej Szkoły Technicznej w Dreźnie pod kierunkiem prof. Landmanna.

Płat i kadłub konstrukcji skorupowej. Profil skrzydeł — laminarny. Osłona kabiny wtopiona w obrys kadłuba. Max. szerokość kadłuba 0,6 m; max. przekrój kadłuba — 0,32 m². Pilot siedzi odchylony około 60° do tyłu. Usterzenie motylkowe. Podwozie: wciągana płoza i odrzucany po starcie wózek dwukołowy.

DANE TECHNICZNE: Rozpiętość — 15 m, długość — 6,5 m, powierzchnia nośna — 11,25 m², wydłużenie — 20. Ciężar własny — 130 kG, ciężar w locie — 225 kG, obciążenie pow. — 20 kG/m². Przewiduje się szerokie zastosowanie elementów metalowych i z mas plastycznych.



SCHWEIZER 1-30 ● USA

ZNANY konstruktor szybowców Paul Schweizer (który był w roku ubiegłym w Polsce na Kongresie OSTIV) opracował niedawno swój pierwszy samolot słabosilnikowy. Dotychczas zakłady Schweizera produkowały (od 25 lat) wyłącznie szybowce oraz części samolotowe. Prototyp 1—30 został oblatany w październiku 1958 r. na lotnisku fabrycznym Elmira w stanie Nowy Jork.

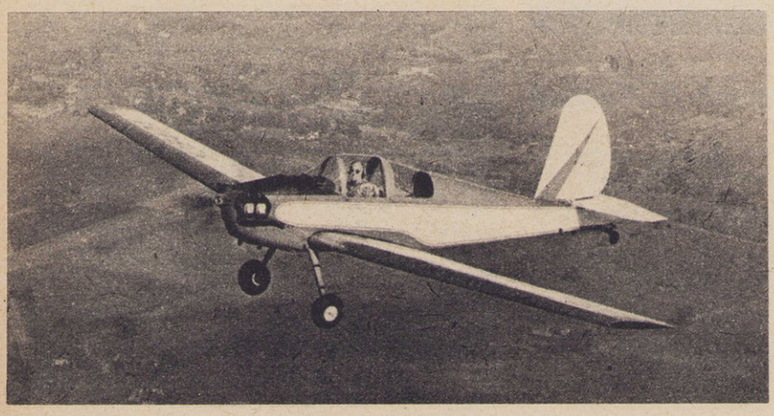
Nowy samolot jest jednomiejscowym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej, z płóciennym pokryciem tylnej części kadłuba i sterów.

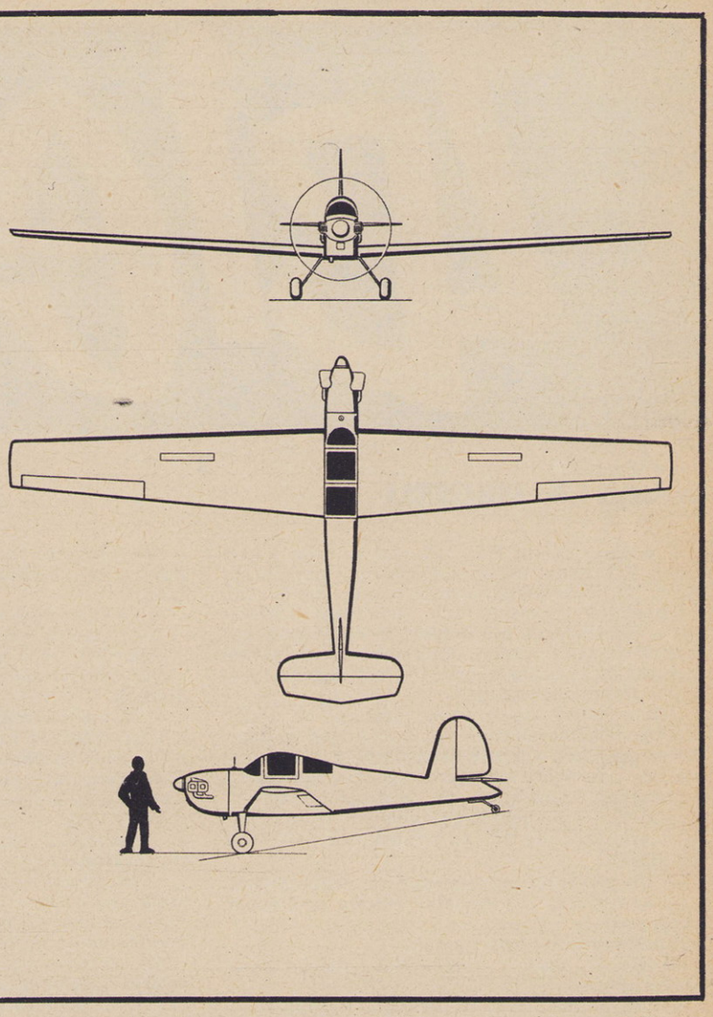
Płat (odejmowany) i usterzenie wzięte zostało od szybowca 1—26 po odpowiednim wzmocnieniu. Stąd też szybowcowe hamulce aerodynamiczne, które okazały się i tutaj bardzo skuteczne i pomocne.

Kadłub metalowy, w przedniej części skorupowy, w tylnej — ze spawanych rur stalowych. Wprawdzie 1—30 latał jako jednomiejscowy, ale z balastem 100 kG pozorującym pasażera. Kabina załogi zakryta.

Podwozie wolnonośne z amortyzatorami gumowymi. Koło ogonowe sprzężone ze sterem kierunku. W prototypie zastosowano silnik Continental A—65 o mocy 65 KM; śmigło dwułopatowe, stałe. Samolot ten w wersji jednomiejscowej przeszedł pomyślnie próby holowania szybowców jedno i dwumiejscowych (1—26, 1—29 i 2—22C o ciężarze w locie 408 kG).

Samolot 1—30 jest traktowany przez wytwórnię jako doświadczalny; prace nad wersją dwumiejscową są znacznie zaawansowane, a decyzja produkcji seryjnej nastąpi po porównawczej ocenie obu prototypów. Przewiduje się produkcję zestawów części do amatorskiej budowy tego samolotu.

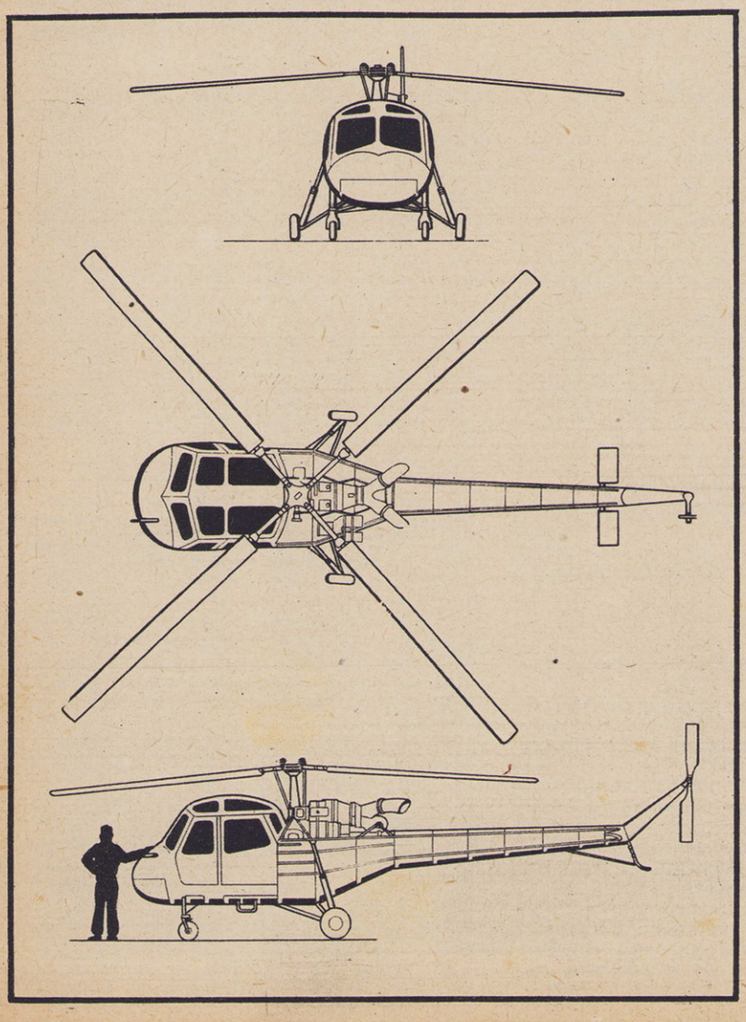




DANE TECHNICZNE

Wymiary:		Osiągi:	
Rozpiętość	— 12,20 m	Prędkość max.	— 177 km/h
Długość	— 6,18 m	Prędkość lądowania	— 61 km/h
Powierzchnia nośna	— 14,86 m²	Prędkość wznoszenia	— 3,5 do 5 m/sek
Wydłużenie	— 10	Rozbieg	— 46 do 76 m
Ciężary:		Długość startu na przeszkodę 15 m	— 110 do 146 m
Ciężar własny	— 318 kG		
Ciężar użyteczny	— 172 kG		
Ciężar w locie	— 490 kG		

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



SAUNDERS ROE P-531 ● WIELKA BRYTANIA

JEDNYM z niewielu nowych prototypów pokazanych w Farnborough (wystawa brytyjskiego przemysłu lotniczego) w 1958 r. był prototyp pięcioosobowego lekkiego śmigłowca z napędem turbinowym Saro P-531. Konstruktorem nowego śmigłowca jest Polak inż. Tadeusz Ciastuła, przedwojenny konstruktor z PZL.

Saro P-531 jest śmigłowcem uniwersalnym. Może on służyć do celów łączności, ratownictwa morskiego, przewożenia rannych, lekkiej komunikacji, transportu ładunków, szkolenia lub nawet do celów wojskowych.

P-531 jest śmigłowcem jednowirnikowym ze śmigłem ogonowym. Wirnik nośny czterołopatowy. Łopaty osadzone elastycznie i zaopatrzone w tłumiki drgań.

Kadłub wykonany w postaci kratownicy z rur spawanych, kryty blachą; belka ogonowa z blachy duralowej (skorupa). Obszerna, bogato oszklona czterodrzwiowa kabina, mieści w przodzie dwóch pilotów (dwuster), a na tylnym fotelu jeszcze trzy osoby.

Śmigło ogonowe dwułopatowe Na końcu belki ogonowej osadzony jest niewielki, prostokątny statecznik poziomy i trójkątny statecznik pionowy.

Podwozie czterokołowe, może być zastąpione podwoziem saniowym.

Do napędu wirnika służy silnik turbinowy Blackburn „Turmo" (licencja francuska) o mocy 425 KM. Silnik jest zbudowany w układzie swobodnej turbiny i wskutek tego odpada konieczność stosowania sprzęgła między silnikiem i przekładnią.

DANE TECHNICZNE

Wymiary:			
Średnica wirnika	—	9,90	m
Powierzchnia wirnika	—	76,9	m²
Długość	—	8,84	m
Wysokość	—	2,89	m
Ciężary:			
Ciężar własny	—	950	kG
Ciężar w locie	—	1 725	kG
Obciążenie pow. wirnika	—	22,5	kG/m²
Osiągi:			
Prędkość przelotowa	—	160	km/h
Prędkość wznoszenia (lot skośny)	—	8	m/sek
Pułap dynamiczny	—	5 480	m
Zasięg	—	335	km

R. MERLISS

ZBIEG

2

Przełożyła: W. KOMARNICKA **Ilustrował: M. MATUSOW**

W pewnej chwili Hall usłyszał za sobą jakieś kroki. Zatrzymał się przestraszony i obrócił na pięcie. O kilkanaście metrów za nim szedł rudy chłopiec lat dziesięciu lub jedenastu. Ubrany był w kombinezon z plastyku, w ręku niósł koszyk dojrzałych malin. Czerwone ślady wokół jego ust świadczyły o tym, że ilość malin w koszyku stopniowo maleje.

Hall uspokoił się, a nawet ucieszył na widok chłopca. Chciał właśnie spotkać kogoś takiego, kto mógłby mu udzielić informacji, a jednocześnie nie powziąłby podejrzeń co do jego osoby.

Poczekał, aż chłopiec się do niego zbliży.

— Hello — przywitał go chłopiec. — Już chyba z kilometr idę tak za panem, ale pan mnie nie słyszał.

— Ch-chodziłeś na maliny? — zapytał Hall.

— Aha. Tatuś ma kawałek gruntu nad rzeką. Chce pan?

Wyciągnął do niego koszyk.

— Nie, dziękuję — rzekł Hall. Ruszył szosą obok chłopca.

— Czy mieszkasz tu w pobliżu? — zapytał.

— Tu niedaleko, na prawo od szosy.

Chłopiec przyglądał się przez chwilę uważnie towarzyszowi.

— Pan się jąka, prawda?

— Trochę.

— Mieliśmy w klasie chłopca, co się jąkał. Pani nauczycielka mówiła, że to dlatego, że on za prędko myśli i wszystko mu się przez to miesza. — Chłopiec sięgnął do koszyka po garść jagód i począł je z powagą zajadać. — Wciąż go piłowała, żeby mówił wolniej, ale to nic nie pomogło. Dalej się jąka.

— Czy tu jest gdzieś w pobliżu elektrownia? — zapytał Hall. — Wiesz, taki budynek, który wysyła elektryczność.

— Pan myśli tam, gdzie robią tę energię ją... jądrową — chłopiec potknął się na mało znanym słowie — i gdzie nie wolno wchodzić, bo się można zatruć czy coś w tym rodzaju?

— Tak, to chyba to.

— Są dwa takie budynki. Jeden pod Czerwoną Górą, a drugi w Ballarat.

— Gdzie to jest?

— Zaraz... — chłopiec zastanowił się chwilę. — Do Czerwonej Góry to prosto, jakieś piętnaście kilometrów, a Ballarat jest tam — wskazał na zachód, w kierunku gajów pomarańczowych — jakieś dwadzieścia kilometrów.

— Aha — powiedział Hall — dobrze.

Poczuł ulgę i zadowolenie. Może się jednak uda, pomyślał.

SZLI dalej razem. Hall chwilami słuchał trajkotania idącego przy nim chłopca, chwilami zaś wsłuchiwał się w dalekie głosy siedemnastu i odpowiadał na ich pytania. Naraz, o kilkaset metrów od domu, który chłopiec wskazywał jako dom swego ojca, na szosie ukazał się mały sportowy samochód, pędzący z wielką szybkością wprost na nich. Chłopiec uskoczył w bok, a Hall, aby go nie dotknąć, zeszedł z asfaltowej szosy. Noga do połowy łydki zapadła mu się w ziemię. Wyciągnął ją możliwie najprędzej.

Chłopiec patrzył na oddalający się szybko sportowy samochód.

— No, no — zawołał — nie zauważyłem wcale, jak nadjechał.

W tej samej chwili dostrzegł zagłębienie w ziemi i otworzył szeroko oczy ze zdumienia.

— Ojej, ale pan zostawił głęboki ślad! — powiedział z podziwem.

— Grunt jest miękki — rzekł Hall. — Chodźmy dalej.

Ale chłopiec nie odchodził od zagłębienia. Zajrzał do środka, spróbował nogą ziemi dokoła.

— Grunt wcale nie jest miękki — powiedział. — Jest twardy jak skała.

Odwrócił się i spojrzał na Halla.

Hall zbliżył się do chłopca i ujął go za kombinezon.

— N-nie zwracaj na to uwagi, synku. Stąpiłem na miękkie miejsce.

Chłopiec spróbował się uwolnić.

— Wiem, kto pan jest — powiedział. — Słyszałem o panu w telewizji.

Nagle, jak to się zdarza z dziećmi, ogarnęło go przerażenie. Cisnął koszyk i zaczął wyrywać się gwałtownie.

— Niech mnie pan puści! — krzyczał. — Niech mnie pan puści! Niech mnie pan puści!

— Pos-słuchaj mnie synku — błagał Hall. — T-tylko mnie posłuchaj. Nic ci nie zrobię.

Ale chłopiec był już głuchy na wszelkie perswazje. Ogarnięty panicznym strachem wrzeszczał w niebogłosy i szamotał się z całych sił.

— Jeżeli p-przyrzekniesz, że mnie w-wysłuchasz, to cię puszczę — powiedział Hall.

— Przyrzekam — wyszlochał chłopiec nie przestając się szamotać.

Ale gdy Hall wypuścił z palców jego kombinezon, chłopiec dał susa i popędził przez pole.

— Cz-czekaj! N-nie uciekaj! — krzyknął Hall. — Nie zrobię ci nic złego. Zostań tam, gdzie jesteś. Nie mogę przecież biec za tobą. Zapadłbym się po biodra.

Logika ostatniego zdania przemówiła wreszcie do wystraszonego chłopaka. Przystanął, a potem zawrócił do miejsca znajdującego się w odległości mniej więcej dwudziestu metrów od szosy.

— S-słuchaj — rzekł Hall z naciskiem. — Ci z telewizji mylą się. Nie powiedzieli ci prawdy o nas. Ja n-nie chcę nikomu zrobić krzywdy. Potrzeba mi tylko trochę cz-czasu, kilka godzin. Nie mów nikomu przez k-kilka godzin, a wszystko będzie dobrze.

Urwał, bo nie wiedział, co jeszcze powiedzieć.

Chłopiec poczuł się teraz bezpieczny i odzyskał przytomność umysłu. Zerwał źdźbło trawy i gryzł je patrząc przed siebie niby dorosły farmer oglądający swe pola.

— Pewno, że pan mógłby zrobić nie wiadomo co, a nic mi pan nie zrobił — odezwał się wreszcie. — To już coś jest.

— Tylko kilka godzin — powtórzył Hall. — To nie potrwa długo. W-wieczorem możesz opowiedzieć o wszystkim ojcu.

Chłopiec przypomniał sobie naraz o malinach. Spojrzał na koszyk i jego zawartość rozsypaną po szosie.

— Niech się pan trochę odsunie — powiedział. Chcę zebrać te maliny.

— Pamiętaj — powiedział Hall — tylko kilka godzin.

Odwrócił się i ruszył dalej w kierunku Czerwonej Góry. W jego mózgu siedemnastu pytało z niepokojem: „Czy myślisz, że zrobi alarm? Czy opowie o spotkaniu z tobą"?

W tyle na szosie chłopiec zbierał maliny do koszyka i zastanawiał się, co ma robić.

JORDAN dotarł do atmosfery ziemskiej o drugiej po południu. Zameldował się natychmiast w policji ziemskiej i odbył telewizyjną rozmowę ze znudzonym porucznikiem. Porucznik wysłuchał meldunku Jordana, bez szczególnego entuzjazmu zapewnił go, że policja ziemska gotowa jest do współpracy, a co najważniejsze, udzielił mu dokładnych informacji o wszystkich zarejestrowanych źródłach promieniowania na zachodniej półkuli.

Wysłannik Galaktyki zabrał się natychmiast do dzieła i w ciągu najbliższych kilku godzin wykrył dwa nie zarejestrowane źródła promieniowania, które od razu zbadał. W pierwszym wypadku, na północ od miasta Eugene, znalazł na tyłach fabryczki metalowych kości do gry mały stos atomowy. Właściciel używał go jako nielegalnego źródła prądu elektrycznego. Gdy ujrzał Jordana myszkującego wokół z przyrządami wykrywającymi, zaproponował mu z miejsca pokaźną łapówkę. Był to wielki błąd, gdyż Jordan za pośrednictwem telewizji oskarżył go od razu nie tylko o uchylanie się od ustawowych opłat, ale również o usiłowanie przekupienia urzędnika na służbie.

Drugi wypadek wydawał się bardziej obiecujący. Jordan wykrył silne promieniowanie w dość odludnej części stanu Montana. Gdy jednak tam wylądował, stwierdził, że promieniowanie pochodzi wprost z ziemi. Z krótkiej rozmowy z miejscowymi władzami dowiedział się, że zjawisko to jest doskonale znane — w miejscu tym podczas Trzeciej Wojny Światowej zniszczono elektrownię atomową.

Przelatywał właśnie nad błękitnymi wodami jeziora Bonneville, gdy jego ekran telewizyjny zamigotał. Włączył go i na ekranie wystąpił wizerunek porucznika.

— Mam tu zdaje się coś dla pana — oznajmił funkcjonariusz ziemski. — Doniesienie szeryfa pewnego małego miasteczka w Kalifornii. Każę operatorowi go włączyć.

NA ekranie ukazał się gruby, czerwony na twarzy mężczyzna w brązowym mundurze.

— To pan przybył z Galaktyki? — zapytał szeryf.

— Tak. Jestem Tom Jordan — rzekł Jordan.

— Nazywam się Berkhammer.

W Kalifornii musiało być gorąco, bo szeryf wyciągnął wielką chustkę i otarł czoło. Następnie wytarł głośno nos.

— Katar sienny — wyjaśnił.

— Życzy pan sobie obejrzeć moją legitymację?

— A tak, naturalnie — odrzekł skwapliwie szeryf. Przyjrzał się legitymacji pokazanej przez Jordana. Po chwili powiedział:

— Nie wiem, po co to oglądam. Legitymacja może być podrobiona, ja się na tym nie poznam. Nigdy nic takiego nie widziałem i pewno nigdy więcej nie zobaczę.

— Jest autentyczna.

— Pal sześć formalności — burknął szeryf. — Tu jest jeden szczeniak, któremu się zdaje, że widział tego... tę maszynę, której pan podobno szuka.

— Kiedy to było? — zapytał Jordan.

— Jakieś cztery godziny temu. Zaraz, niech pan sam z nim pomówi.

Szeryf usunął swe wielkie ciało na bok i na ekranie ukazał się chłopiec wraz ze swoim ojcem. Chłopiec miał zaczerwienione oczy, jakby od płaczu. Ojciec, wysoki, przygarbiony farmer, ubrany był podobnie jak syn w kombinezon z plastyku.

Szeryf poklepał chłopca po ramieniu.

— No, Jimmy. Opowiedz panu, coś widział.

— Widziałem go — bąknął chłopiec niechętnie. — Szedłem z nim razem szosą.

Jordan pochylił się do przodu.

— Jak poznałeś, kto to jest?

— Poznałem, bo jak postawił nogę na ziemi, to się zapadł po kolano. Chciał mi wmówić, że grunt tam jest miękki, ale jest twardy. Wiem, że jest twardy.

— Dlaczegoś tak długo czekał, zanim o tym opowiedziałeś? — zapytał półgłosem Jordan.

Chłopiec spojrzał na niego wyzywająco i wrogo, zaciskając mocno małe usta.

Ojciec szturchnął go między żebra.

— Odpowiedz panu — rozkazał.

Jimmy spuścił oczy.

— Bo on mnie prosił, żebym przez parę godzin nic nie mówił — powiedział krótko.

— Uparty jak kozieł — stwierdził ojciec nie bez pewnej dumy. — Ma więcej lojalności wobec jakiejś ohydnej maszyny, niż wobec całego rodzaju ludzkiego.

— W jakim kierunku on poszedł, Jimmy?

— W kierunku Czerwonej Góry. Myślę, że do elektrowni. Pytał mnie, gdzie ona jest.

— Jak pan myśli, czego on tam chce? — zapytał Jordana szeryf.

Jordan wzruszył ramionami i potrząsnął głową.

— Może chłopak wszystko to sobie ubrdał — powiedział szeryf. — Od tych okropnych programów telewizyjnych przewraca im się w głowach.

— Nic sobie nie ubrdałem — zaprotestował gwałtownie Jimmy. — Widziałem go. Stanął na

ziemi i noga mu ugrzęzła. Rozmawiałem z nim. I coś jeszcze wiem. On się jąka.

— Co? — zawołał szeryf. — Teraz wiem, że kłamiesz.

Ojciec pociągnął chłopca za ramię.

— Chodź do domu, Jimmy. Dostaniesz jeszcze raz w skórę.

Jordan jednak był już pewien, że chłopiec nie kłamie.

— Niech mu pan da spokój — powiedział — mówi prawdę. Widział go rzeczywiście. — Spojrzał szybko na zegar przy tablicy kierowniczej. — Będę tam za półtorej godziny. Proszę na mnie czekać.

Wyłączył ekran i zwiększył szybkość. Statek pomknął na południe jak pocisk.

Jordan przeleciał już przez góry i skręcał do wielkiej centralnej doliny kalifornijskiej, gdy naraz jak obuchem uderzyła go przerażająca myśl.

Włączył znów ekran i ujrzał szeryfa siedzącego przy biurku i skrobiącego się gorliwie pod pachą.

— Słuchaj pan — powiedział szybko Jordan. — Musi pan ogłosić powszechny alarm. Kto żyw niech pędzi do elektrowni. Nie wolno go tam wpuścić.

Szeryf przestał się drapać i spojrzał ze zdziwieniem na Jordana.

— Czego się pan tak żołądkuje?

— Niech pan nie traci czasu — prawie krzyknął Jordan. — On dostanie się do stosu i spowoduje wybuch hafnu. Zetrze z powierzchni planety pół stanu.

Szeryf zachował niezmącony spokój.

— Mój panie Gwiaździsty — rzekł sarkastycznie — każde dziecko ze szkoły podstawowej wie, że jeżeli ktoś zbliży się na odległość pięćdziesięciu metrów do takiego stosu, to spłonie jak zapałka. A poza tym czemu zależałoby mu na tym, żeby się wysadzić w powietrze?

— On jest z permalium! — wrzasnął Jordan.

Szeryf zbladł.

— Usuń się pan z ekranu. Wzywam Sacramente.

Jordan włączył największą szybkość nie troszcząc się o granice bezpieczeństwa. Wpatrywał się wciąż w zapadający zmierzch czekając, że lada chwila cały krajobraz rozświetli się jednym gigantycznym błyskiem.

O siódmej trzydzieści, gdy słońce już zaszło, ujrzał światła Czerwonej Góry, zmniejszył więc szybkość i zniżył się do lądowania. Bez trudu odnalazł elektrownię atomową. Był to wielki budynek zakończony kopułą i otoczony wysokim murem, tak w tej chwili jaskrawo oświetlony, że widać go było z wielkiej odległości. Dokoła uwijało się kilkuset mężczyzn.

Wylądował na trawniku wewnątrz murów. Szeryf podbiegł do niego śpiesznie, jeszcze bardziej czerwony niż zwykle.

— Przez ostatnią godzinę zastanawiałem się wciąż, jak go u diabła ciężkiego zatrzymam, jeżeli zechce tu wejść — powiedział.

— Więc nie ma go tu?

Szeryf potrząsnął głową.

— Ani znaku. Przeszukaliśmy wszystko trzy razy.

Jordan poczuł niezmierną ulgę. Usiadł ciężko w otwartych drzwiach swego statku.

— To dobrze — powiedział wyczerpany.

— Dobrze! — wybuchnął szeryf. — Nie wiem już, czy bym nie wolał, żeby on się zjawił. Jeżeli ta cała awantura to tylko fantazja smarkacza, który powinien dostać lanie i gwiaździstego policjanta, któremu mleko pod nosem nie obeschło, to jestem ugotowany. Ogłosiłem alarm i postawiłem cały stan na nogi. Tam czeka pełny zmechanizowany batalion. — Wskazał w kierunku elektrowni. — Ustawili dookoła artylerię i czołgi.

Jordan zeskoczył na ziemię.

— Zobaczymy, coście tam przygotowali. A tymczasem niech się pan nie irytuje. Wolę, żeby pana wylano z pracy, niż żeby się pan miał zamienić w parę wraz z pięćdziesięcioma milionami innych ludzi.

— Chyba ma pan rację — przyznał Berkhammer — ale nie lubię, żeby mnie kto nabierał.

STARY Eddie Yudovich pełnił w Ballarat obowiązki dozorcy i opiekuna elektrowni. Funkcja ta była właściwie zbędna, ponieważ elektrownia doskonale się obywała bez opieki. W samym jej środku, ukryte w warstwach grafitu, znajdowały się rury z hafnem i z jego wybuchów jądrowych płynęła rzeka prądu elektrycznego nie wymagająca już ingerencji ludzkiej myśli.

Eddie był od wielu lat pracownikiem spółki akcyjnej, do której należała elektrownia, gdy więc zmógł go artretyzm, dyrektorzy dali mu tę posadę, aby miał z czego żyć na stare lata.

Ale Yudovich był człowiekiem dumnym i nie przyznawał się nigdy, nawet samemu sobie, że jego praca jest niepotrzebna. Pilnował elektrowni, jak gdyby był to skarbiec ziemskiego Ministerstwa Finansów. Dokładnie co godzina odbywał inspekcję całego budynku.

O godzinie siódmej trzydzieści podczas takiego zwykłego obchodu wszedł na drugi poziom. To co ujrzał, nadało sens długim latom gorliwego pełnienia obowiązków. Na podłodze, tuż nad miejscem, w którym przebiegały główne przewody, klęczał jakiś mężczyzna. Wybił on dziurę w podłodze i już w obecności Yudovicha sięgnął przez nią i wyciągnął wielki kabel. Cała postać intruza zalśniła w półmroku niesamowitym, niebieskim blaskiem, a z jego twarzy, rąk i stóp posypały się iskry.

Yudovich stał jak przykuty do podłogi. Wiedział doskonale, że żaden człowiek nie może dotknąć tego kabla i pozostać przy życiu. A jednak w jego oczach intruz obracał nim swobodnie, co więcej, wyciągnął z kieszeni kawał drutu i zaczął robić jakieś połączenie.

Tego było za wiele dla staruszka. Odbywała się tu najwyraźniej kradzież prądu elektrycznego. Ryknął na cały głos, pokuśtykał do ściany i włączył sygnał alarmowy. Sto lamp łukowych zalało poziom światłem jaśniejszym niż słońce w południe, a przeraźliwe wycie syreny poczęło ostrzegać całą okolicę.

Intruz podskoczył, jakby go ktoś pchnął nożem. Wypuścił z rąk druty, obejrzał się z przerażeniem i popędził ku wyjściu.

— Stać! Stać! — krzyknął Yudovich i spróbował nawet pobiec za nim, ale obrzmiałe, zniekształcone kolana odmówiły mu posłuszeństwa.

Wzrok jego padł na wielki klucz francuski leżący na warsztacie, chwycił go więc i cisnął nim z całej siły w uciekającego. Za młodu był dość znanym w okolicy graczem w criketa, w późniejszym zaś wieku uprawiał z upodobaniem grę w kręgle. Cel przeto miał dobry i klucz trafił uciekającego prosto w tył głowy. Posypały się iskry, rozległ się metaliczny brzęk, klucz odskoczył wysoko w powietrze. Trafiony mężczyzna nie odwrócił nawet głowy, lecz kontynuował swą paniczną ucieczkę i po sekundzie już go nie było.

Gdy Yudovich zrozumiał wreszcie, że nie uda mu się ująć intruza, pokuśtykał na miejsce przestępstwa, aby zbadać rozmiary uszkodzenia. W podłodze widniała dziura, ale sam przewód był nietknięty.

Uwagę jego zwróciło dziwne zjawisko. Gdziekolwiek intruz stąpnął nogą, w podłodze pozostały rozbiegające się promieniami szczelinki, jakie zostają na bryle lodu po uderzeniu ciężkim młotem.

— Tam do diabła — mruknął do siebie Yudovich. — Tam do diabła! Tam do stu tysięcy diabłów!

Wyłączył sygnał alarmowy i zszedł na dół do ekranu, aby zawiadomić o wypadku biuro szeryfa.

W odległości kilkuset metrów od elektrowni Jon Hall stał w mroku i słuchał głosów swoich towarzyszy. Było ich już nie siedemnastu, lecz osiemnastu, gdyż tego z pieczary lodowej także już schwytano. Wszyscy oni robili mu gorzkie wyrzuty.

Spojrzał na jaskrawo oświetloną elektrownię zastanawiając się, czy ma tam wrócić. „Za późno", powiedział jeden z nich. „Zaalarmowano już okolicę", „Idź do miasta i wmieszaj się w tłum", poradził inny. „Jeżeli zostaniesz w odległości kilometra od stosu, nie zdołają wykryć twojego promieniowania i może nadarzy ci się nowa sposobność".

Wszyscy byli co do tego zgodni i znużony Hall ulegając im skierował się do miasta. Szedł wysadzaną drzewami piękną ulicą, mijając domy ze strzyżonymi trawnikami. Na każdym dachu zaparkowany był śmigłowiec. W każdym niemal domu włączone były telewizory i Hall słyszał wciąż urywki komunikatów o sobie. „...Wiadomo, że znajduje się w okolicy Mojave..." „...wzrost około stu dziewięćdziesięciu centymetrów, bardzo podobny do człowieka. Kiedy go ostatnio widziano, miał na sobie..." „Gubernator Langton zapowiedział szybką akcję, prokurator generalny Markle stwierdził, że..."

Główna ulica miasta Ballarat była jasno oświetlona. Wielu mieszkańców na dźwięk syreny alarmowej wyległo z domów. Stali teraz grupkami przed szybami wystawowymi i rozprawiali z ożywieniem.

Hall zawahał się. Nie miał ochoty iść tą oświetloną ulicą, ale nie wiedział, w którą stronę skręcić. Dwóch rozmawiających głośno mężczyzn wyłoniło się nagle zza rogu, cofnął się więc do bramy, aby się z nimi nie zetknąć. Zatrzymali się tuż przy nim. Jeden z nich, z wyglądu robotnik rolny, ubrany w kombinezon, powiedział:

— Zabił dzisiaj dziecko. Mój szwagier o tym słyszał.

— Morderca — rzucił drugi z pasją.

Farmer odwrócił głowę i spojrzenie jego padło na Halla.

— Ho-ho, nowa twarz w naszym mieście — powiedział po krótkiej inspekcji. — Założę się, że pan jest reporterem jakiejś gazety, co?

Hall wyszedł z bramy i chciał ominąć mężczyzn, ale farmer chwycił go za rękaw.

— Reporter, co? Mam dla pana nowiny. Ten potwór z Grismet zabił właśnie dziecko.

Hall nie mógł się dłużej powstrzymać.

— To kłamstwo — stwierdził ozięble.

Farmer zmierzył go spojrzeniem.

— A co pan może o tym wiedzieć? — zapytał arogancko. — Mój szwagier słyszał to od jednego gościa ze straży stanowej.

— A jednak to kłamstwo.

— Tylko dlatego, że telewizja tego nie nadawała, powiada pan, że to kłamstwo — powiedział zaczepnie farmer. — Nie wszystko się ogłasza, mój panie mądry. Trzymają to w tajemnicy. Nie chcą robić paniki.

Hall chciał odejść, ale farmer zastąpił mu drogę.

CIĄG DALSZY ZA TYDZIEŃ

KML SKRZYDLATA POLSKA

Skrzydła MŁODYCH

ORGAN KML I HARCERZY LOTNICZYCH

INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

Z. Majer z Tczewa. Układ trójpłata o skrzydłach spojonych na końcu, jaki znalazł zastosowanie w naszkicowanym samolocie, nie był nigdy badany i wobec tego trudno coś powiedzieć na temat jego właściwości. Biorąc jednak pod uwagę ujemne wzajemne oddziaływanie płatów umieszczonych blisko siebie, zwłaszcza w obszarze wysokich prędkości oraz bardzo mały zakres kątów natarcia, na jakich płaskie układy tunelowe pracują bez zawirowań, nie wydaje się, aby zaproponowany układ trójpłata miał sens techniczny.

Pomysł wykorzystania do lotu statków latających sztucznie wytwarzanych „trąb powietrznych" jest jeszcze mniej realny, a nierealność jego wynika z elementarnych praw rządzących wirami, stanowiących treść podstawowej aerodynamiki. Gdyby wiry powietrzne, których groźnym przykładem są „trąby powietrzne", dały się łatwo ujarzmiać i sterować, wówczas technika z pewnością starałaby się wykorzystać to do „rozpędzania" niszczących trąb. Niestety dotychczas pozostaje to tylko w strefie marzeń.

inż. R. W.

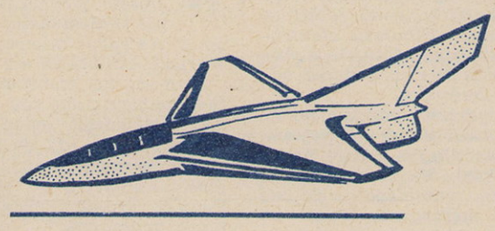
IV
WIESŁAW FUGLEWICZ

18 Jeszcze Piętaszka do szczęścia mi brak.

19 — Kowalski jestem.

20 Wciąż wyżej, wyżej i wyżej...

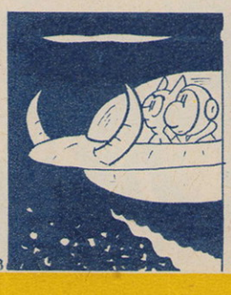
21 Oho! Jakiś talerz zgubił przyrządy pokładowe.



HOLANDIA

NALEPKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH

22 Zbliżamy się do gwiazdozbioru Byka.



23 O! Właśnie.

24 Popatrz! Meteor spadł.

25 To wycieczka w ramach wymiany bezdewizowej

26 To gwiazdozbiór Ryby.

Łamus

Blanchard

Fanny Goddard

O WIECZNIE MŁODYCH KOBIETACH – LOTNICZKACH

NAJSTARSZE wiadomości o kobietach lotniczkach pochodzą z XVIII wieku. W 1784 r. w Lionie Francuzka, madame Tibble, wzniosła się w balonie jako pasażerka. Po szczęśliwym wylądowaniu odważna dama oświadczyła: „Wielki przypływ szczęścia napełnił moje serce, nie da się tego porównać z niczym na świecie". Kronikarz ówczesny dodaje, że madame Tibble śpiewała w chwili wznoszenia się balonu arię z modnej wtedy operetki „La belle Arsene" zaczynającej się od słów: „Zwyciężyłam — teraz jestem królową...".

Pierwszą kobietą, która wzniosła się nad krainą angielską, była mrs. Sage, która wykonała lot balonem w towarzystwie znanych wówczas aeronautów: Włocha Lunardi i Anglika Biggin'a.

Jednak za pierwszą prawdziwą lotniczkę jest uważana Francuzka, madame Blanchard. Była ona żoną najsłynniejszego lotnika tych czasów, który przeleciał na balonie przez kanał La Manche. Po śmierci męża madame Blanchard pozostała z dziećmi bez środków do życia, posiadała jednak niezbędne umiejętności lotnicze. Rozpoczęła loty pokazowe; wykonała ich 67. W następnym — 68 locie płomienie ogarnęły balon i odważna kobieta zginęła.

Piękna Eliza Garnerin była córką słynnego Jacquesa Garnerin, który w 1797 r. wykonał pierwszy skok ze spadochronem. Eliza poszła w ślady ojca i jest uznawana za pierwszą spadochroniarkę.

O tym, że i nasi przodkowie gonili za sensacją, może świadczyć przykład francuskiego małżeństwa Poitevin, znanego na całym świecie około roku 1850. Poitevin był świetnym pilotem balonowym, ale w tym czasie zwykły lot nie mógł już nikogo zainteresować. Dlatego też madame Poitevin latała balonem siedząc na pięknym koniu rasy pony. Nie miała żadnego wypadku.

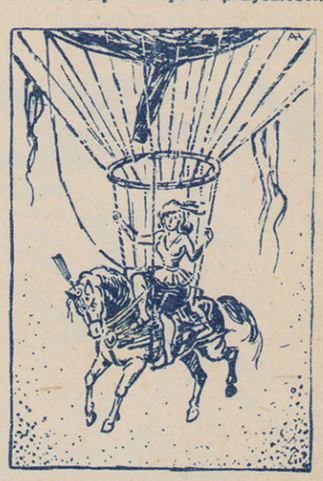
Jeszcze dwie znane lotniczki: Fanny Goddard ze słynnej francuskiej rodziny „balonowej" (której wszyscy członkowie latali) i Dora Paulus z Frankfurtu — skoczek spadochronowy. Dora Paulus bardzo starannie przygotowywała swe skoki i nigdy nie miała wypadku.

Pierwszą kobietą na samolocie była prawdopodobnie Angielka Guy Repton, która odbyła na początku 1908 r. lot pasażerski we Francji wraz z Maurycym Farmanem. Farman pytany później o ten fakt nie mógł go sobie w żaden sposób przypomnieć, tak więc sława mrs. Repton jest sprawą sporną. A teraz Francuzka, madame Teresa Peltier: jeden z pierwszych pilotów — Delagrange — podczas pokazów w Turynie 8 lipca 1908 r. zaprosił ją do swej maszyny. W tymże roku, 12 sierpnia, latała we Francji na samolocie Wilbura Wrighta madame Lazare Weiller, żona przemysłowca francuskiego finansującego pobyt braci Wright w tym kraju.

W 1909 r. latały cztery kobiety, ale już w następnych latach — liczono je na dziesiątki.

Pierwszą na świecie kobietą — posiadaczką dyplomu pilota, była Francuzka Delaroche; zdobyła ona dyplom 8 marca 1910 r., ale już w lipcu tegoż roku zginęła w katastrofie lotniczej. W 1910 r. wybuchła dosłownie aeromania — wszyscy chcieli latać na samolotach, podobnie jak około roku 1800 — na balonach. Minęło to dość szybko, po całej serii wypadków.

Później przyszedł okres poważnych zainteresowań kobiet lotnictwem. Odwaga, jeśli nie bohaterstwo, towarzyszyła Amy Johnson w jej samotnej wyprawie do Australii lub Amelii Erhart w samotnym przelocie 20 maja 1932 r. przez Atlantyk. Od tego czasu tysiące kobiet, zwłaszcza w latach II Wojny Światowej, stało się lotniczkami. Szczególnie wiele było ich w Związku Radzieckim; walczyły naprawdę bohatersko. Wiele do powiedzenia w szybownictwie miały i mają do dziś — Polki. Kobiety pracują również w nauce i technice lotniczej; wprawdzie jak dotąd nie widać wśród nich jednostek na miarę Marii Skłodowskiej-Curie czy Lizy Meitner, ale kto wie co może się zdarzyć w przyszłości...



Poitevin

KARTKI Z HISTORII

MARIA YOUNGA-MIKULSKA, wybitna pilotka szybowcowa okresu międzywojennego.

Younga przeszła wyszkolenie szybowcowe w Aeroklubie Lwowskim i bardzo szybko osiągnęła kilka cennych wyników. Rekordowe loty odbywała — jak to wówczas było praktykowane — na szybowiskach górskich, głównie w Bezmiechowej. Oto wyniki sprzed ćwierć wieku: wysokość — 2 260 m (na CW-5), przelot otwarty — 45 km, długotrwałość lotu — 8 h 11 min. Były to rekordy krajowe na stosunkowo wysokim — uwzględniając okres — poziomie. Warto podkreślić, że w owym czasie np. absolutny międzynarodowy rekord wysokości wynosił tylko 4 350 m (Dittmar, Niemcy).

Younga była ponadto pionierką kobiecych szybowcowych lotów holowanych. Jej popisy na pokazach lotniczych za samolotem pilotowanym przez Danutę Sikorzankę w niemałym stopniu przyczyniły się do przełamania w społeczeństwie uprzedzenia co do możliwości kobiet w sporcie powietrznym. Popularna „Pantera" (tak była powszechnie nazywana przez kolegów) była autorką pełnych dowcipu reportaży lotniczych, zamieszczanych w przedwojennej „Skrzydlatej Polsce". W późniejszym okresie Younga była pierwszą w Polsce kobietą-instruktorem szybowcowym na Sokolej Górze pod Kulikowem.

J. KĘDZ.

MAŁA ENCYKLOPEDIA

RADIOLOKACYJNE URZĄDZENIA — zwane także z angielskiego radarem (Radio Detecting And Ranging — radiowe wykrywanie i wymierzanie), zastosowane zostały na dużą skalę przez Anglików w 1940 r. (w czasie słynnej bitwy powietrznej), a obecnie stosowane są powszechnie w najróżniejszych odmianach w lotnictwie wojskowym, komunikacyjnym, obronie przeciwlotniczej oraz na morzu w marynarce. Radiolokacja polega na wysłaniu i odbiorze krótkich fal radiowych. Jeśli wysłana fala radiowa napotka na swej drodze jakąś przeszkodę metalową, odbija się ona od przeszkody i odbierana jest przez antenę, która z kolei przekazuje sygnał do odbiornika. W odbiorniku sygnał rejestrowany jest przez lampę oscylograficzną na ekranie przypominającym swym wyglądem ekran telewizyjny. Mierząc czas od chwili wysłania sygnału do jego powrotu, można określić odległość od anteny do przedmiotu odbijającego — przeszkody.

Urządzenia radiolokacyjne, stosowane na lotniskach komunikacyjnych, umożliwiają w dzień i w nocy, bez względu na warunki meteorologiczne, nieprzerwaną kontrolę ruchu nadlotniskowego i rejonu lotniska, dzięki czemu możliwe jest odpowiednie kierowanie nadlatujących i odlatujących samolotów. Urządzenia radiolokacyjne obrony przeciwlotniczej już na setki kilometrów sygnalizują nalot np. pocisku balistycznego, określając jednocześnie kierunek, wysokość i prędkość atakującego pocisku.

Niektóre typy urządzeń radiolokacyjnych poznamy w dalszych odcinkach „Małej encyklopedii".

„Pejot"

● CO CZYTAĆ ● CO CZYTAĆ ●

OD SZTUCZNEGO SATELITY DO STACJI KOSMICZNEJ. Inż. inż. Olgierd Wołczek i Janusz Thor. Państwowe Wydawnictwa Techniczne. Warszawa 1958. Wydanie I. Nakład 2 674 egz. Str. 148, rys. 93. Cena zł 12.

Książka, napisana przez dwóch wybitnych polskich znawców zagadnień astronautycznych, omawia w sposób popularny wszelkie zagadnienia związane z wypuszczeniem w przestrzeń sztucznych satelitów i budową stacji kosmicznych. Rozpatrzono wpływ różnych czynników na kształt orbit satelitów, metody pomiarów dla poznania zjawisk w przestrzeni międzyplanetarnej, warunki przebywania organizmów żywych w kosmosie oraz projekty budowy stacji kosmicznych.

Trzeba podkreślić, że książka — pomimo olbrzymiego postępu obserwowanego ostatnio w tej dziedzinie i rozwiązania przez uczonych radzieckich wielu zasadniczych problemów — nie może być pod żadnym względem uważana za przestarzałą (druk ukończono w grudniu ub. roku). Autorzy tak określają obecny stan w tej pasjonującej ludzkość dziedzinie nauki: „Pierwszy satelita ziemski to droga otwarta do budowy dużej stacji w przestrzeni; istnienie stacji przestrzennej to pokonanie zasadniczych, ale bynajmniej nie wszystkich trudności stojących na drodze do urzeczywistnienia pierwszych podróży międzyplanetarnych, to jest na Księżyc, Marsa i inne planety. W dalekiej przyszłości zarysowuje się nawet wizja dalszych możliwości, to jest podróży poza granice układu słonecznego."

J. Kownacki

PRZYPADKOWE LĄDOWISKO

Donald Douglas został usunięty z akademii morskiej za puszczanie z okna tej uczelni modeliku samolotu, który... wylądował na głowie przechodzącego admirała. Było to w r. 1912 i złamało młodemu Douglasowi karierę zawodowego oficera marynarki. Donald przerzucił swe zamiłowania na lotnictwo, które zyskało w nim znakomitego konstruktora samolotów pasażerskich.

J. K.

MYŚLI WYBRANE O LATANIU

Nigdy nie będzie się miało dość lotnictwa, aby sprostać wszystkim potrzebom.
Generał Niessel, 1928 r.
(Francuz, teoretyk wojskowy)

●

Latanie w powietrzu narazi na różne niebezpieczeństwa kobiety i dziewczęta, jeśli nie zostaną zorganizowane patrole powietrzne, które będą w stanie obciąć skrzydła rozbójnikom.
Markiz d'Arganson 1798 r.
(szef policji francuskiej)

●

Człowiek wzniesie się w powietrze wykorzystując potęgę swojego umysłu, a nie siłę swych mięśni.
N. E. Żukowski, 1898 r.
(Uczony rosyjski)

AKTUALNOŚCI AD. 1909

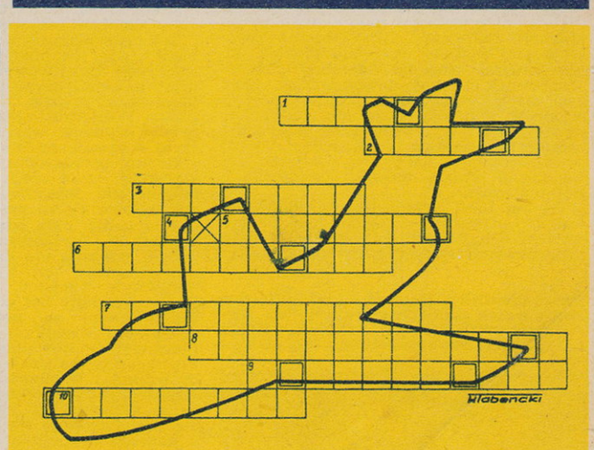
NA MARGINESIE DNIA KOBIET...

„...W połowie lutego odbyło się walne zebranie konstytucyjne nowego aeroklubu kobiecego „Stella". Wybrano zarząd, w skład którego m. in. weszła jako wiceprzewodnicząca pani Bleriot..."

(„Revue Aerienne", 1909 r.)

Obok zamieszczamy zdjęcie zarządu „Stelli". Proszę zwrócić uwagę na urocze, pełne sportowego wdzięku sylwetki awiatorek.

WYPEŁNIANKA



W poziome miejsca wpisz wyrazy o poniższych znaczeniach; litery, które znajdą się w kratkach zaznaczonych podwójnym konturem, czytane po obrysie samolotu w kierunku zegarowym, dadzą aktualne rozwiązanie. Początek w „nosie" samolotu.

Znaczenia wyrazów: 1. Spadochronowa wicemistrzyni świata (1958 r.), 2. Jedna z czołowych sprinterek i skoczków polskiej lekkoatletycznej kadry narodowej, 3. Kobieta pilot — ma na swym koncie krajowy i międzynarodowy rekord w przelocie docelowym na szybowcu dwumiejscowym, 4. Litera oznaczona w alfabecie Morse'a jako „...", 5. Kobieta pilot — posiadaczka szybowcowego rekordu krajowego w przelocie otwartym (wspak), 6. Rekordzistka świata w lotach po trójkątach, 7. Tygodnik kobiecy, 8. Czasopismo kobiece wychodzące co 10 dni, 9. Lotnicza kelnerka, 10. Rekordzistka świata w przelocie docelowo-powrotnym.

Rozwiązania na kartach pocztowych należy nadsyłać do dnia 15 marca br. Poprawne odpowiedzi nagrodzone zostaną książkami lotniczymi.

Czytelnicy piszą

TRZYNASTKA DZIAŁA

Koło nasze (nr 13 przy Liceum Ogólnokształcącym w Hrubieszowie) powstało jeszcze w styczniu ubiegłego roku, ale ponieważ dotąd nic o sobie nie mówiliśmy, zacznę od początku.

Najpierw dokonaliśmy wyboru zarządu. Po sporządzeniu listy członków i zebraniu składek, zgłosiliśmy koło do Aeroklubu Lubelskiego. Następnie otrzymaliśmy legitymacje i znaczki członkowskie.

Zajmujemy się budową modeli latających i redukcyjnych. Pogłębiamy swoje wiadomości czytając czasopisma i książki lotnicze. Oprócz tego przerobiliśmy teoretyczny kurs szybowcowy, a pięciu z nas, najbardziej pilnych, zdało egzamin w aeroklubie. Jeden z naszych kolegów, M. Cios, po przejściu kursu praktycznego otrzymał świadectwo pilota szybowcowego III klasy.

Bardzo przyjemnie jest nam wspomnieć, że w czasie pobytu na egzaminie byliśmy uprzejmie przyjęci przez kierownictwo aeroklubu, instruktorów i pilotów. Zobaczyliśmy tam wiele nieznanych nam dotychczas szybowców i samolotów. Instruktor Michalski podarował nam wiele broszur o tematyce związanej z lotnictwem. Za to im wszystkim serdecznie dziękujemy.

Obecnie planujemy wycieczkę do Zamościa, w celu poćwiczenia w skokach z wieży spadochronowej. Wiele trudności sprawia nam znaczna odległość od aeroklubu, ale w miarę naszych sił staramy się je pokonać. Teraz postanowiliśmy zbudować przeciwważnię.

St. Wygoda

KĄCIK FILATELISTY

Linie Lotnicze Sabena wydały w ub. r. okolicznościowy znaczek przedstawiający znany śmigłowiec „Sikorski S 38". Znaczek wydano z okazji przewiezienia stutysięcznego pasażera.

POZNAJMY SIĘ

Miroslav Moncka (Hurova 477, Bilorice n/Sritaron, Morava — CSR) jest modelarzem i szybownikiem. Chętnie nawiąże korespondencję z kolegą z Polski o podobnych zainteresowaniach.

ZAGŁADA Luftwaffe

B. KASSNER (5)

— W tej chwili — mówił dalej Göring — wojska nasze kontynuują zajmowanie Grecji. Opatrzność nakazuje, by Niemcy Adolfa Hitlera roztoczyły pieczę nad kolebką europejskiej cywilizacji. Zapewniam was, że tej pieczy nie zrzekniemy się nigdy. Ostatni Anglicy w popłochu umykają za morze, ściga ich nie kto inny jak Luftwaffe. Otrzymałem wiadomość, że rząd grecki wraz z dowództwem angielskim czmychnął na Kretę. Luftwaffe dosięgnie ich i tam. Mogę oświadczyć wam, choć jeszcze w tajemnicy, że wydałem już dowódcy oddziałów spadochronowych, generałowi lotnictwa Studentowi, odpowiednie rozkazy. Kreta będzie niezadługo niemiecka.

Wśród szmeru uznania Göring w dalszym ciągu rozpływał się nad skutecznością działań swej broni. Z podsuwanych mu przez Jeschonnka papierów odczytywał całe opisy poszczególnych akcji. Za główny sukces lotnictwa niemieckiego poczytywał rozbicie angielskich dywizjonów rozlokowanych w Grecji.

— W końcu ubiegłego roku Churchill chwalił się, że zdołał odeprzeć, a nawet pokonać Luftwaffe. Przekonał się teraz, jak wyglądają jej ciosy i przekona się o tym jeszcze niejednokrotnie. Zeszłoroczne ataki na Anglię były tylko przygrywką do tego, co nastąpi. Jugosławia i Grecja to jedynie ćwiczenia dla Luftwaffe. Generalną próbą będzie uderzenie na Kretę. Nasze samoloty i nasi spadochroniarze pokażą światu, jak będziemy zdobywać Anglię. Niemiecki przemysł lotniczy dał nam już co potrzeba, a naród niemiecki da Luftwaffe najlepszych w świecie asów lotniczych. Siłą, która rozstrzygnie walkę o Anglię, a tym samym rozstrzygnie wojnę dla Niemiec, będzie Luftwaffe. Ta chwila jest już bliska. Nad Anglią, która rozpętała tę wojnę i która odrzuciła przyjazną dłoń führera, zawisło straszliwe i nieubłagane przeznaczenie. Trzeba być głupcem jak Churchill, aby nie widzieć naszej mocy. Od początku marca wasze jednostki bombardują Anglię nie gorzej niż za czasów Coventry. 17 i 20 kwietnia, a więc w tym samym czasie, kiedy z angielskiego lotnictwa w Grecji 4 flota lotnicza robiła gulasz, Londyn znów ujrzał 550 bombowców niemieckich i odczuł skutki ich celności. To jest początek końca Anglii, naszego głównego i jedynego w Europie wroga.

Göring w swych zapałach krasomówczych począł pleść o rzeczach, które zgromadzeni dobrze znali. Uwaga ich zaostrzyła się, gdy przeszedł do bliższego omówienia zadań ugrupowań lotnictwa niemieckiego nad kanałem La Manche. Zakończył znów słowami zwiastującymi zagładę wysp brytyjskich. Po nim zabrał głos szef sztabu, generał Jeschonnek i obaj dowódcy flot. Dla zwołanych generałów, pułkowników i majorów sytuacja stała się całkowicie jasna, kierunek ostatniego uderzenia ostatecznie ustalony. Niejeden począł prowizorycznie obliczać, kiedy po zakończonej wojnie powróci do stęsknionej małżonki.

Göring lubił przestawać z czołowymi asami Luftwaffe — Gallandem i Möldersem. Obaj mieli już wtedy według hitlerowskich statystyk po kilkadziesiąt zwycięstw powietrznych i byli w Niemczech bardzo popularni. Nie zdziwili się więc, gdy po skończonej odprawie reichsmarszałek pokiwał na nich tłustym palcem; usiedli w trójkę przy małym stoliku.

— No, ciekaw jestem, co myślicie o tym, o czym mówiłem? — zapytał Göring z uśmiechem na twarzy. — Nie codziennie słuchacie przecież swego naczelnego dowódcy...

— Wspaniałe — jednocześnie orzekli młodzi pułkownicy. Rzeczywiście byli przejęci przemówieniem Göringa, a oprócz tego chcieli mu się wywdzięczyć za okazane na oczach wszystkich wyróżnienie.

— Wspaniałe — powtórzył Göring zagadkowym tonem. — Może i wspaniałe, ale wszystko, co mówiłem o Anglii, jest nieprawdą.

Galland i Mölders uśmiechnęli się grzecznie, jak czynią to zwykle podwładni, gdy przełożony opowiada znany lub mało dowcipny żart.

— Otóż wszystko, co powiedziałem jest nieprawdą, kłamstwem — raz jeszcze stwierdził. — Nie rozumiecie dlaczego? Nie dziwię się. Nie jesteście w stanie rozumieć. Nikt, poza mną i führerem oraz paroma jeszcze osobami, nie wie jeszcze o niczym. Tymczasem kości zostały już rzucone.

Göring nachylił się ku lotnikom.

— Pamiętajcie, że to co wam teraz powiem, jest najwyższą państwową tajemnicą — rzekł ściszonym głosem. — Jeśli komukolwiek, nie wyłączając waszych najbliższych i przełożonych, szepniecie choć jedno słówko, ściągniecie na siebie i na nich najgorsze nieszczęście. Znacie mnie chyba wystarczająco dobrze. Dzisiejsza odprawa, wraz z całym hukiem wokół inwazji na Anglię, jest tylko jednym z ogniw akcji, mającej na celu zamaskowanie naszych rzeczywistych zamierzeń. Dziś, jutro, pojutrze, przez całe jeszcze tygodnie i ja, i führer, i wszyscy kierownicy Rzeszy będziemy rozgłaszać wszędzie, na jawnych i tajnych zebraniach, tego rodzaju opinie jak ta, którą słyszeliście. Nie jesteśmy na tyle niemądrzy, aby nie przypuszczać, że my sami i nasze słowa nie są bacznie śledzone. Zrobimy wszystko, aby jeszcze wrogom naszym to ułatwić. Niech się dowiedzą, o czym mówimy. Nie, nie dowiedzą się jednak, co zrobimy. A więc słowo niemieckiego oficera?

— Jawohl, herr reichsmarschall — odrzekł Galland. — Słowo niemieckiego oficera, słowo honoru.

— Mölders? — warknął Göring.

Tak energiczny zwykle oficer przybladł nieco. Nie miał wcale zamiaru wysłuchiwać państwowych tajemnic, wiedział bowiem, czym to w hitlerowskich Niemczech groziło. Jego rzeczą była walka, obojętnie przeciwko komu. Ale przygwożdżony wzrokiem Göringa wyjąkał wreszcie przyrzeczenie.

Göring począł mówić; im zaś posuwał się dalej, tym bardziej wzrastało zdumienie obu lotników. Rzeczywiście, jeśli przyjęło się za prawdę to co oświadczał obecnie, cała odprawa, wraz z tak dokładnie opracowanymi instrukcjami sztabu, stawała się czystą mistyfikacją. Ani Galland, ani Mölders nie mogli oczywiście wiedzieć, że plan wielkiego bluffu wcielany był w życie już od dłuższego czasu za pomocą rozmaitych środków i wszelkich zainteresowanych instytucji z Abwehrą i Ministerstwem Propagandy na czele. Najtęższi niemieccy agenci i dyplomaci pracowali w pocie czoła, aby przekonać, kogo należało, że z wiosną 1941 roku Niemcy rzucą się nieodwołalnie na wyspy brytyjskie, z pomocą Hiszpanów postarają się także o zdobycie Gibraltaru, a Włosi w tym samym czasie zajmą Maltę i Suez. Na tym zakończyć się miała ostatecznie wojna w Europie.

— Co mają oznaczać wobec tych zamierzeń przesunięcia wojsk niemieckich na tereny Polski i Prus Wschodnich? — zastanawiali się niektórzy.

— Ależ to proste — przekonywali wysłannicy Canarisa. — Czyż można zdradzać nieprzyjacielowi kierunek najbliższej ofensywy. Koncentracje niemieckie nie mają nic innego na celu jak tylko wprowadzenie w błąd Anglików, zamydlenie im oczu. Niech sądzą, że pozostawiliśmy ich w spokoju. Tym dotkliwsze będą zadane im ciosy.

Göring zaś, druga w Niemczech osoba po Hiitlerze, tak teraz mówił w najgłębszym zaufaniu do dwóch asów Luftwaffe:

— Musimy ukrywać pilnie najbliższy cel naszego uderzenia. Jest nim... Związek Radziecki. Dostrzegam wasze zdumienie, ale decyzja ta powzięta została przez führera już dawno. Tak, kierujemy się wreszcie przeciwko naszemu właściwemu i głównemu wrogowi. Wiemy, że walka z nim nie będzie lekka, ale za nami prawie cała Europa i ona pomoże nam zwyciężyć. Luftwaffe ze swymi rezerwami, opierając się o przemysł, który może dać jej do dwóch tysięcy samolotów miesięcznie, zdobędzie nowe Laury. Napoleon nie potrafił utrzymać Moskwy, ale my zmiażdżymy ją z powietrza i zajmiemy na zawsze. Wierzcie mi, miejsce Stalina zajmie znów car, lecz będzie nim niemiecki książę. Germanie mają do tego pełne prawo, gdyż oni stworzyli rosyjskie państwo.

— O ile mi wiadomo — wtrącił Galland — lotnictwo bolszewickie jest dość silne...

Mölders pogardliwie machnął ręką. Zapalał się łatwo i na jego twarzy pojawiły się już oznaki podniecenia.

— Nie może pan powiedzieć, że wie o ich lotnictwie więcej niż ja — skrzywił się Göring. — Liczebnie jest rzeczywiście dość silne, ale pod względem technicznym przestarzałe. Rosjanie nie są też narodem lotniczym i kiepscy z nich piloci. Pod tym względem w żadnym wypadku nie dorównują Niemcom. Będziecie ich zestrzeliwać jak gołębie. Zresztą nawet nie w tym rzecz. Zniszczymy ich na lotniskach. Do tego wszakże potrzebne jest całkowite zaskoczenie. Rosja nie może spodziewać się ani przez chwilę, że grozi jej cokolwiek z naszej strony. Gdy uderzymy w takich warunkach, nie będzie mogła się oprzeć.

Galland ledwie wierzył tym słowom, chociaż pochodziły z ust samego Göringa. Nie tak dawno jeszcze, w wieczór wigilijny 1940 roku, wjechał na stację w Abbeville pociąg Hitlera. Führer przesiadł się do samochodu i wkrótce znalazł się na polowym lotnisku „Jagdgeschwader 26" *, witany entuzjastycznie przez lotników. Z nimi właśnie postanowił spędzić święta Bożego Narodzenia. W czasie kolacji wigilijnej, którą Hitler spożywał z kilkunastu dobranymi uprzednio oficerami, nie obyło się bez oceny sytuacji Niemiec. Galland słyszał wtedy wyraźnie, że wojna jest już w zasadzie wygrana. Większość wrogów została kolejno zgnieciona przez Niemcy, które w ten sposób uniknęły niebezpiecznej wojny na dwa fronty. Starcie ze Związkiem Radzieckim Hitler uważał za niepotrzebne i wykluczone. „Wszystkie siły — oświadczył — zostaną rzucone przeciwko Anglii".

Galland nie dziwiły się na pewno jawnej sprzeczności między słowami Hitlera i Göringa, gdyby wiedział, że Hitler polecił przygotować plan wyprawy na Wschód już 21 lipca 1940 roku. Sprawą tą zajęli się szef sztabu generalnego wojsk lądowych generał Halder i szef sztabu przeniesionej już wówczas z Francji do Polski 18 armii, generał Marcke. W listopadzie 1940 roku opracowanie planów było już o tyle zaawansowane, że w sztabie generalnym można było je wszechstronnie skontrolować i dopracować w formie gier wojennych. 5 grudnia Halder przedstawił je ostatecznie Hitlerowi. 18 grudnia Hitler wydał do naczelnych dowódców wojsk lądowych, lotnictwa i marynarki wojennej tajną dyrektywę nr 21, która polecała przygotowanie Wehrmachtu do błyskawicznej kampanii przeciwko Związkowi Radzieckiemu. Kampanię tę określono kryptonimem „Barbarossa".

Gdy więc Hitler zapewniał swych ukochanych lotników, że nastąpi decydujące uderzenie na Anglię, najzwyczajniej ich okłamywał. Bluff, który Göring uważał za warunek powodzenia w walce z Rosją, wywodził się sprzed kilku miesięcy. Galland zastanowił się jednak: „A co z Anglią?".

— A Anglia? — odważył się powtórzyć to pytanie głośno.

Göring pogardliwie wydął usta.

— Francja była gotowa po trzech tygodniach. Rosyjskiego niedźwiedzia, bo większy, położymy na łopatki w trzy miesiące, a potem, mając do dyspozycji wszystkie bogactwa czerwonego kolosa, zmiażdżymy ostatecznie Anglię. Führer — tłumaczył marszałek — nie może prowadzić wojny na Zachodzie mając za plecami stale zagrażającą nam potęgę. Co do Związku Radzieckiego nie mamy złudzeń. Wcześniej czy później musi dojść do walki na śmierć i życie. Lepiej będzie, gdy dojdzie do niej teraz, gdy bolszewicy nie są jeszcze w pełni gotowi.

— To bardzo słuszne — zauważył Mölders. — Zawsze traktowałem bolszewików tylko jako wrogów.

— Naturalnie — poparł go Galland. — Uważam, że termin podany przez pana marszałka jest całkowicie realny. Naszemu zwycięstwu pomoże z pewnością załamanie się bolszewickiego reżimu z chwilą wybuchu wojny. Sterroryzowana ludność na pewno stanie za nami.

Göring spoważniał.

— Niech pan nie opowiada takich rzeczy, Galland — zaprotestował. — Niech pan mi nie mówi o rozkładzie bolszewickiego systemu. Führer wyklucza całkowicie taką możliwość i jest przekonany, że zakładanie jakiegoś wewnętrznego wrzenia przeciw rządom, które mają za sobą już ćwierć wieku, jest nonsensem. Ludność nie tylko nie pójdzie z nami, ale powinniśmy się modlić, aby pozostała obojętna. Sowiecka Rosja może być zniszczona tylko siłą oręża. A to potrafimy zrobić. Co do was, obu, mam już konkretne wnioski. Mölders pójdzie ze swoją geschwader na Wschód na jakieś cztery tygodnie. Tam wraz z innymi postara się o rozbicie bolszewików w powietrzu. Na Zachodzie pozostaną tylko dwie myśliwskie jednostki, jagdgeschwader 2 i 26 oraz parę jednostek szkolnych. Na Rosję rzucę całe trzy floty. Po miesiącu pan, Galland, zmieni Möldersa, aby i pan zwiedził trochę świata. Dokona pan tam reszty, mein Galland.

Göring uśmiechnął się, położył jeszcze raz palec na ustach i oddalił się ciężkim krokiem.

Mölders spojrzał na kolegę.

— No cóż? Wykończymy bolszewików... — powiedział wesoło.

Rozkazy Göringa, wydane w ramach „akcji bluff", nie były gołosłowne. Ataki lotnicze na Anglię trwały nieprzerwanie. 10 maja spadł na Londyn nowy deszcz ognia i żelaza i z kilkuset samolotów. Zniszczono częściowo sieć wodociągową, pięć wielkich doków uległo ciężkiemu uszkodzeniu. Większość dworców została zablokowana. Budynek parlamentu legł w gruzach. Liczbę ofiar obliczano na trzy tysiące.

20 maja Luftwaffe rzuciła się na Kretę. Po dziesięciu dniach Niemcy opanowali wyspę, wypierając oddziały angielskie. „Czy i teraz nie potrafią Anglicy zrozumieć, jak iluzoryczna jest ich splendid isolation? — zapytywały hitlerowskie dzienniki. — Bliski jest dzień, gdy Anglia podzieli los Krety, jeśli nie zdecyduje się na pokój".

W tym samym czasie z największą ostrożnością wędrowały na Wschód coraz liczniejsze oddziały piechoty, artylerii i czołgów. Na wody Bałtyku wpłynęły nowe jednostki Kriegsmarine.

A w pysznej swej rezydencji Karinhall marszałek Rzeszy, Herman Göring, przeprowadzał ścisłe narady z dowódcami flot lotniczych nr 1, 2 i 4.

———

*) 26 jednostka myśliwska.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Gwardziści Göringa — spadochroniarze u Hitlera.

Generalleutnant Student, szef hitlerowskich wojsk spadochronowych. Ten, który miał rzekomo po zdobyciu Krety zdobyć Anglię.

KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

AEROKLUBY INFORMUJĄ O SWEJ PRACY W 1958 R.

KIELCE

Szkolenie modelarskie. Aeroklub posiadał w roku 1958 r. cztery modelarnie (Kielce, Skarżysko-Kamienna, Starachowice i Ostrowiec). Planu rocznego w tej sekcji nie wykonano, ze względu na brak siły fachowej na stanowisku szefa modelarskiego. Dopiero z chwilą objęcia tego stanowiska przez ob. Mieczysława Rojka (od dnia 1.IX.58 r.) modelarstwo lotnicze w Aeroklubie Kieleckim ruszyło z martwego punktu. Od tej chwili wyszkolono 12 modelarzy do klasy III i 3 do klasy II. Obecnie aeroklub posiada sześć modelarni własnych.

Sekcja spadochronowa wykonała 436 skoków z samolotu i 3 218 z wieży.

Szybownicy wylatali ogółem 5 001 km w czasie 760 h 29′, w tym przeloty otwarte — 18, docelowe — 10, docelowo-powrotne — 6 i po trasach trójkątnych — 8.

Piloci samolotowi wylatali ogółem 1 036 h.

W roku 1958 aeroklub zrzeszał tylko 3 koła lotnicze, liczące około 150 członków wspierających.

Roman Gajos

SZCZECIN

Piloci szybowcowi Aeroklubu Szczecińskiego wylatali 654 h przelatując 5 618 km, zdobyli 2 srebrne i 2 złote odznaki szybowcowe oraz 3 diamenty. Ponadto Helena Wróbel ustanowiła krajowy rekord prędkości po trasie trójkąta 300 km (46,66 km/h), a Bronisław Bujwid — rekord klubowy w przelocie otwartym 580 km.

Sekcja samolotowa wylatała 692 h.

Spadochroniarze wykonali 214 skoków z samolotu i 2 533 skoki z wieży.

W pierwszym półroczu ubiegłego roku zorganizowano 13 kół lotniczych. Pracowały one sprawnie do wakacji. Obecnie pracują tylko 3 koła (dwa przy modelarni i jedno przy Domu Hutnika).

Członkami wspierającymi Aeroklubu Szczecińskiego jest 7 zakładów pracy.

ŁÓDŹ

Sekcja samolotowa wylatała ogółem 1 606 h 18′.

Szybownicy przelecieli 12 230 km w czasie 1 068 h 05′.

Wykonano 36 przelotów otwartych, 18 — docelowych, 8 docelowo-powrotnych i 17 po trasach trójkątnych. Osiągnięto 4 przewyższenia ponad 3 000 m i 3 — ponad 5 000 m. Zdobyto 3 srebrne i 3 złote odznaki szybowcowe. Ponadto Pełagia Majewska ustanowiła rekord międzynarodowy prędkości po trasie trójkąta 100 km (74,6 km/h), a Józef Pieczewski ustanowił rekord klubowy w przelocie docelowym Żar — Łódź Poznań (405 km).

Sekcja spadochronowa wykonała ogółem 432 skoki z samolotu i 5 856 z wieży.

Sekcja modelarska wyszkoliła 32 modelarzy do klasy I, 33 do klasy II i 141 do klasy III. Zdobyto odznaki: w kl. II — 9, w kl. III — 36. Wyszkolono również 32 modelarzy w grupie wyczynowej oraz zdobyto 4 odznaki brązowe i 2 srebrne.

Aeroklub Łódzki zorganizował w r. 1958 12 kół lotniczych, a 24 koła znajdują się w stadium organizacji.

Stefan Wojciechowski

BIAŁYSTOK

Spadochroniarze Aeroklubu Białostockiego wykonali w 1958 roku 234 skoki z samolotu, 1 260 z wieży spadochronowej i 15 z szybowca „Żuraw".

Sekcja szybowcowa wylatała ogółem 1 243 h. Ponadto wykonano trzy przewyższenia ponad 3 000 m i uzyskano 7 odznak srebrnych.

Sekcja samolotowa wylatała ogółem 1 140 h.

Sekcja modelarska wyszkoliła 77 modelarzy do klasy III, 40 do klasy II i 20 do klasy I. Grupa wyczynowa liczy 12 modelarzy.

S. Leonard

SŁUPSK

Sekcja modelarska Aeroklubu Słupskiego wyszkoliła w roku ubiegłym — 85 modelarzy do III klasy, 11 do II klasy i 4 do I klasy. Przeprowadzono również kurs instruktorski dla nauczycieli, w wyniku którego 11 osób uzyskało uprawnienia instruktorskie. Zdobyte przez modelarzy odznaki — to 1 brązowa i 2 srebrne.

Bilans sekcji spadochronowej zamyka się 342 skokami z samolotów.

Szybownicy przelecieli ogółem 3 906 km w czasie 410 h 21′.

Piloci samolotowi wylatali 622,35 h. Ponadto aeroklub zorganizował pokazy lotnicze w Szczecinku, Białogardzie, Koszalinie, Bytowie, Człuchowie, Dębnicy Kaszubskiej i Kiełczygłowych.

K. L.

BYDGOSZCZ

W roku 1958 szybownicy Aeroklubu Bydgoskiego przelecieli 8 510 km w czasie 1 200 h. Zdobyli 12 srebrnych odznak oraz 7 diamentów. Pilot Alfred Bzyl zdobył tytuł szybowcowego mistrza Polski juniorów oraz mistrzostwo Pomorza, a zespół aeroklubu — zespołowe mistrzostwo Pomorza.

Piloci samolotowi wylatali 755 h.

Spadochroniarze wykonali 210 skoków z samolotów i 4 310 skoków z wieży. Poza tym zdobyli 4 odznaki bez wieńca, 2 brązowe i 2 złote.

Ponadto na terenie działania aeroklubu istnieje 11 kół lotniczych, zrzeszających 681 członków oraz 4 zakłady są członkami wspierającymi. W ramach działalności propagandowej aeroklub przeprowadził pokazy lotnicze w 4 miejscowościach, które oglądało około 30 000 ludzi. Zorganizowano również wystawę lotniczą „Od Ikara do sputnika".

K. M.

SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

EUROPEJSKI REKORD WYSOKOŚCI — WE WŁOSZECH!

Od kilku lat trwa uparty, po prostu asymptotyczny szturm pilotów francuskich na niepokonaną „barierę" 10 000 m wysokości absolutnej. W rywalizacji szybowisk St. Auban i Issoire po wielekroć przekraczano 9 000, a nawet 9 500 m. Ostatnio, po locie Marchanda na wysokość 9 979 m (Issoire), cel wydawał się bliski. Każdy następny mistral mógł przynieść tak pożądany sukces.

Stało się inaczej: bariera 10 km, a wraz z nią europejski rekord wysokości absolutnej — 10 031 m — padł jeszcze pod koniec 1958 r. we Włoszech! Szczęśliwym, a jednocześnie zasłużonym rekordzistą, jest inż. Guidantonio Ferrari, który już poprzednio uzyskał 9 800 m oraz szereg wysokości ponad 8 000 m.

PRZELOT Z PRĘDKOŚCIĄ 320 KM/H

Pomyślny mistral w St. Auban umożliwił wykonanie w ciągu zaledwie 3 dni (13—15 października 1958 r.) 16 lotów na wysokość ponad 6 000 m. 5 pilotów uzyskało diamenty. Pilot Landi, znany naszym czytelnikom z udziału w mistrzostwach w Lesznie, dokonał osobliwego wyczynu, przelatując w czasie 18 minut trasę St. Auban — Cannes o długości 97 km. Odpowiada to średniej prędkości „zaledwie" 320 km/h — oczywiście nie licząc czasu wznoszenia na wysokość potrzebną dla wykonania przelotu w szybkim locie ślizgowym z wiatrem. Lot wykonany został na szybowcu Breguet 901.

Ten sam pilot przebył innego dnia trasę łamaną o łącznej długości 315 km, również na falach mistralu.

Z prac Komisji Szybowcowej APRL

KOLEJNE posiedzenie Komisji Szybowcowej APRL odbyło się w dniu 15 stycznia br. Tematem obrad były następujące sprawy: Stanowisko Polski w sprawie klasy standart, analiza działalności szybowcowej w 1958 r. i zamierzenia na 1959 r. oraz przyznanie Medalu Tańskiego za działalność szybowcową w 1958 r.

W sprawie pierwszej zwrócono uwagę na wyradzanie się klasy standart, gdyż w ramach dotychczasowych ogólnych przepisów budowane będą szybowce drogie i skomplikowane, co zasadniczo odbiega od głównego założenia tej klasy, mianowicie prostoty konstrukcji. Wnioski komisji idą w tym kierunku, aby sprecyzować dokładnie warunki klasy standart i w przyszłości doprowadzić ją do monotypu. Jak wiadomo, na konferencji OSTIV w Wiedniu wnioski delegacji polskiej (dotyczące w szczególności przepisów wytrzymałościowych) zostały przyjęte.

W drugim punkcie obrad podsumowane zostały wyniki szybownictwa w 1958 r. Do największych osiągnięć należy dwukrotny wzrost nowowyszkolonych pilotów szybowcowych, przy czym jakość szkolonych i bezpieczeństwo lotów znacznie się poprawiły. Wzrosła również ilość zdobytych odznak srebrnych, natomiast zmalała, w porównaniu do 1957 r. ilość zdobytych złotych i diamentowych odznak szybowcowych.

W planach zamierzeń na rok bieżący zwrócono uwagę na kwestię wykonywania lotów chmurowych, które w ostatnich latach przechodziły swój kryzys, jak również na brak sprzętu.

Na zakończenie obrad komisja postanowiła wystąpić do Zarządu Głównego APRL z wnioskiem o przyznanie Medalu Tańskiego za działalność szybowcową w r. 1958 Adamowi Witkowi, mistrzowi świata w klasie standart.

J. A.

MAŁE LOTNICTWO

W MAJU ZAWODY MIKROMODELI

W maju bieżącego roku odbędą się na Węgrzech międzynarodowe zawody mikromodeli (modeli latających w pomieszczeniach zamkniętych). Jak się dowiadujemy istnieje możliwość, że w zawodach tych wezmą udział także modelarze polscy. O ostatecznych postanowieniach Aeroklubu PRL powiadomimy wkrótce.

IWANNIKOW ZDOBYWCĄ PUCHARU „KRYLIA RODINY"

Mistrz sportu i Mistrz Europy I. Iwannikow zdobył za osiągnięcia roku 1958 puchar im. K. Ciołkowskiego ufundowany przez redakcję „Krylia Rodiny". Puchar ten został ustanowiony dla najlepszego modelarza w kategorii modeli na uwięzi. Model Iwannikowa ustanowił, jak wiadomo, nowy rekord międzynarodowy wynikiem 301 km/h. (l)

NOWY SILNIK ZEISS'A

W NRD w zakładach Zeiss'a w Jenie opracowano nowy silnik samozapłonowy o pojemności 1 cm³, na łożyskach kulkowych. Silnik ten przeznaczony jest przede wszystkim dla modelarzy początkujących. Pierwsza partia seryjnych silników tego typu zostanie przekazana do sprzedaży w drugim kwartale bieżącego roku.

Aeroklub Tatrzański przed sezonem

Fala nad Tatrami — Foto: L. Stępień

Aeroklub Tatrzański po zrewidowaniu swej dotychczasowej działalności przystępuje do nowego sezonu z nowymi planami. Zorganizowana została odprawa kierownictwa aeroklubu z aktywem młodzieżowym Podhala. Burzliwa dyskusja wykazała konieczność ścisłego powiązania działalności lotniczej z działalnością czynników oświatowych wśród miejscowej młodzieży.

Aeroklub otrzymał lokal w Powiatowym Domu Kultury, który od 25 stycznia br. służy jako ośrodek propagandy lotnictwa. Za pomoc miejscowej organizacji partyjnej w uzyskaniu tego lokalu kierownictwo Aeroklubu Tatrzańskiego, za pośrednictwem „Skrzydlatej", składa serdeczne podziękowanie.

Ciekawym eksperymentem jest przedsięwzięcie budowy cegielni przez aeroklub pod protektoratem miejscowych władz. Prace wstępne (badanie gruntu) zostały już dokonane. Oby tylko w całej tej gorączce organizacyjnej nie zapomnieć o kandydatach na szkolenie lotnicze i organizowaniu kursów teoretycznych.

Lucjan Stępień

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

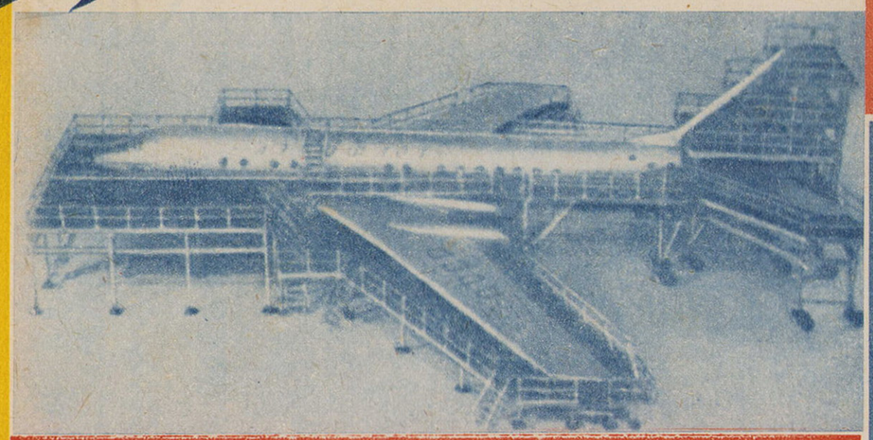
Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

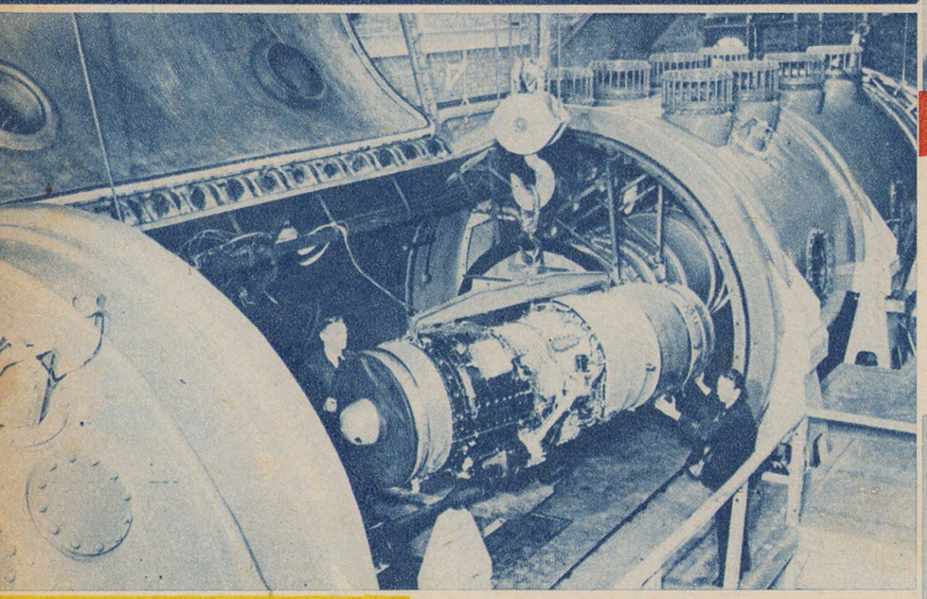
NUMER PODPISANO DO DRUKU 26 LUTEGO 1959 R. **Zam. 1039/C W-45**

DOK REMONTOWY

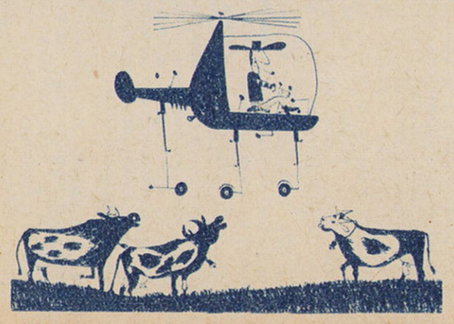


Najwięcej kłopotu warsztatowcom lotniczym sprawiają współczesne olbrzymy komunikacyjne wymagające wielkich hal remontowych, dźwigów itp. Ciekawie rozwiązano zagadnienie szybkich remontów w ZSRR. Na zdjęciu widoczna jest makieta specjalnego doku remontowego dla samolotu Tu-104 opracowanego w zakładach remontowych „Aerofłotu". Dok taki gwarantuje wygodny dostęp do wszystkich elementów samolotu, ułatwiając remonty i wydatnie skracając czas pracy.

TAK SPRAWDZA SIĘ SILNIKI ODRZUTOWE



Olbrzymia hamownia silników odrzutowych francuskiego samolotu pasażerskiego „Caravelle". Na zdjęciu — silnik przeznaczony dla samolotów zakupionych przez towarzystwo lotnicze SAS ustawiany jest na stanowisku pomiarowym.



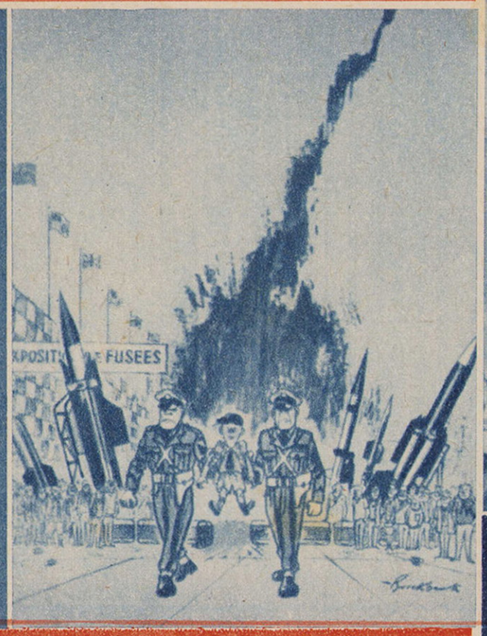
Współczesny pastuch.

Rys. A. Krajewski

HUMOR RAKIETOWY

Liczne próby z rakietami, przeprowadzane ostatnio, wywołują żywą reakcję także humorystów. Niżej reprodukujemy rysunki z brytyjskiego pisma satyrycznego „Punch".

— Druga strona Księżyca.



— Niegrzeczny chłopiec na wystawie broni rakietowej.

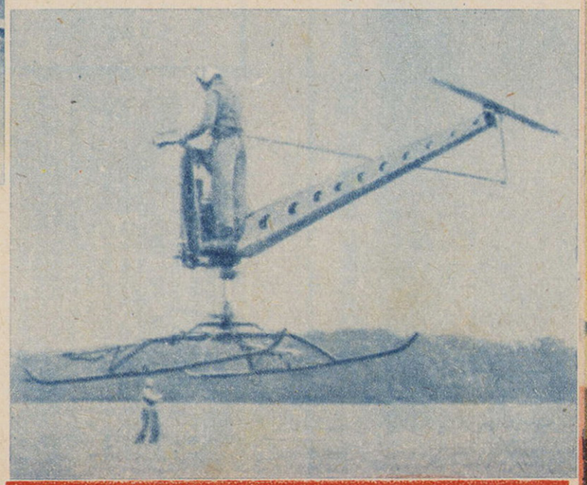
SPADOCHRONIARZE

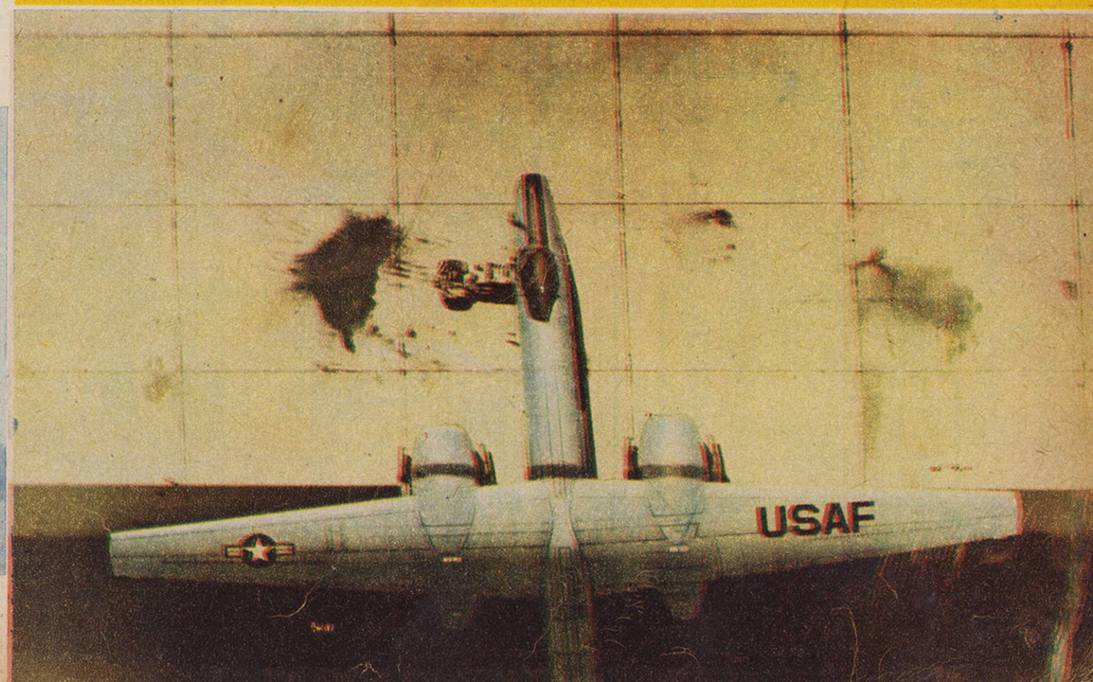
Sierżant J. Closson (z lewej) z oddziałów spadochronowych armii USA uratowany został przez L. Smith'a, Murzyna, żołnierza tej samej jednostki. W czasie skoku grupowego spadochron Closson'a nie otworzył się całkowicie. Dzięki przytomności umysłu Smith schwycił za linki spadochronu swego kolegi, ratując mu w ten sposób życie. Na zdjęciu dwaj spadochroniarze.

ZDJĘCIA: Grażdanska Awiacja, Science et Vie, US-Air Force, Flugrevue, The Aeroplane.

MOTOCYKL POWIETRZNY

Z serii nowych statków powietrznych przeznaczonych dla indywidualnych użytkowników przedstawiamy motocykl powietrzny projektu de Lacknera wykonany w centrum doświadczalnym im. Forrestala w USA. Zwraca uwagę usterzenie wysokości zamocowane na rurowym kadłubie, czego w poprzednich konstrukcjach tego rodzaju nie stosowano.



FOTOGRAFIA Z SAMOLOTU

O doskonałości współczesnych aparatów fotograficznych przeznaczonych do zdjęć z powietrza może świadczyć reprodukowane zdjęcie. Ten samolot stojący na betonowej bieżni został sfotografowany przez pilota samolotu odrzutowego lecącego z prędkością ponad 800 km/h.